



Pasaje comercial y cultural san Andresito de la 38

Rehabilitación de un espacio urbano sostenible de producción creativa

Fernando Cárdenas-Rodríguez¹

Universidad Católica de Colombia. Bogotá (Colombia)
Facultad de Diseño, Programa de Arquitectura


Asesor del documento:
Arq. Eduardo Assmus Ramírez
Revisor Metodológico:
Arq. Doris García Bernal

Asesores de Diseño
Diseño Arquitectónico: Arq. Luis Eduardo Assmus Ramírez
Diseño Urbano: Arq. Jairo Hernán Ovalle Garay
Diseño Constructivo: Manuel Neira Contreras



¹ fcardenas29@ucatolica.edu.co , Número de celular: 57-1-3106740390





Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Colombia (CC BY-NC-ND 2.5 CO)


La presente obra está bajo una licencia:
Atribución-No comercial-Sin derivadas 2.5 Colombia (CC BY-NC-ND 2.5 CO)
Para leer el texto completo de la licencia, visita:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/co/>

Usted es libre de: 

Compartir — copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato

La licencianta no puede revocar estas libertades en tanto usted siga los términos de la licencia

Bajo los siguientes términos:



Atribución — Usted debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licencianta.



NoComercial — Usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.



SinDerivadas — Si remezcla, transforma o crea a partir de el material, no podrá distribuir el material modificado.

No hay restricciones adicionales — No puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otras a hacer cualquier uso permitido por la licencia.

Resumen.

El propósito de este artículo es dar a conocer el beneficio de implementar un pasaje de uso comercial y a su vez de tipo cultural, sector conocido como, San Andresito de la 38, (zona industrial de la ciudad de Bogotá) con el fin de optimizar la actividad principal del mismo, ya que, tras la investigación previa, fue posible observar una configuración desfavorable en cuanto a las actividades que allí se están desarrollando, debido a un considerable incremento de comercios informales, hecho que afecta la imagen urbana, la movilidad y la seguridad.

Para esto se determinó que el lote a intervenir está ubicado en una zona de tipo industrial que en su mayor parte se encuentra en desuso, con el ánimo de organizar, reubicar y optimizar el espacio público, se implementará un pasaje comercial y cultural con una intervención de uso mixto evitando que la informalidad continúe invadiendo otros lugares de este sector que pueden ser aprovechados.

Palabras clave: Conservación, Recuperación del espacio público, transformación, Integración Innovación, Comercio y cultura.

Comercial and cultural passage san Andresito de la 38

Rehabilitation of a sustainable urban space of creative production

Abstract

The intention of this article is to announce the benefit of implementing a passage of commercial use and in turn of cultural type, well-known sector like, San Andresito of 38, (industrial area of the city of Bogota) in order to optimize the main activity of the same one, since, after the previous investigation, it was possible to observe an unfavorable configuration as for the activities that there are developing, due to a considerable increase of informal commerce, done that affects of diverse ways this sector, such as, spatial place, the mobility and the safety.

One determined that the lot to be taken control is located in an area of industrial type that in most cases is in desuetude, with the intention of organizing, of relocating and of optimizing the public space, a commercial passage will be implemented preventing the informal merchants from keeping on invading other public spaces of this sector.

Key words: Conservation, Recovery of public space, Transformation, Integration, Innovation
Trade and culture



Contenido

Introducción	6
El espacio público y el comercio informal.....	7
Problemática de san Andresito de la 38.....	11
Recuperación de las edificaciones y espacio público.....	18
Formulación de la propuesta.....	25
Objetivos.....	26
Objetivos específicos.....	26
Justificación	27
Hipótesis	29
Metodología	29
Primera fase reconocimiento de san Andresito de la 38 como sector industrial.....	31
Diagnóstico de movilidad y espacio público del sector industrial.....	34
Diagnóstico de espacio publico	37
Desarrollo de la propuesta san Andresito de la 38.....	38
Marco teórico.....	39
Estudio de la ingeniería inversa DOSSIER.....	42
Propuesta de intervención urbana (integración 38)	46
Implantación del proyecto.....	53
Discusión.....	67
Conclusiones.....	70
Referencias.....	72
Anexos.....	79

Introducción

EL presente documento se elabora como parte del marco institucional de grado de la Universidad Católica de Colombia facultad de diseño bajo el núcleo problémico “proyecto” con el propósito de Seguir con los lineamientos establecidos en el PEP:

Efectividad de una formación basada en análisis, evaluación y validación permanente de las competencias establecidas. El proyecto reconoce la importancia de abordar las demandas reales, tanto actuales como futuras, que le hacen a la profesión; así como la solución de problemas-objetivos, definidos en el plan de estudios a partir del desarrollo del conocimiento (P.E.P, 2010, p.12).

Como propósito de este proyecto de integración urbana “*integración 38*” tiene como objetivo dar a conocer el beneficio de implementar un pasaje de uso comercial y a su vez de tipo cultural, en el sector conocido como, San Andresito de la 38, (zona industrial de la ciudad de Bogotá) y como este puede beneficiar a los comerciantes que actualmente radican en esta zona, así como también beneficia el espacio público y la movilidad urbana, según Borja “el espacio público define la calidad de la ciudad por que indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes” (Jordi Borja y Zaida Muxi 2000 p. 13)

El espacio público y el comercio informal

La relación entre el espacio público y el comercio es tan antigua como el concepto de ciudad. A medida que avanza la cultura moderna y en el afán del consumismo propios de la modernización se afectan los espacios y su consideración estética afectando el ámbito comercial como el social. Así que cuando ejecutamos una actividad comercial “responsable” en el espacio público, se genera una armonía en la ciudad, más si por otro lado lo explotamos indiscriminadamente obtenemos un desequilibrio urbano. En otras palabras, debe existir un balance entre el uso comercial y el respeto a las ciudades, este es inherente y fundamental para conseguir un equilibrio urbano y lograr un impacto positivo en la respuesta ciudadana.

La combinación compacta de actividades heterogéneas contribuye a potenciar el intercambio y los flujos urbanos. En ese sentido, el comercio ha sido y continúa siendo una de las actividades que ha dado mayor sentido al espacio público urbano. El comercio es una actividad cotidiana que tradicionalmente ha promovido la movilidad urbana de proximidad, al tiempo que ha contribuido a acercar centro y periferia urbana. La actividad comercial alcanza tal grado de importancia en el conjunto de la ciudad mediterránea, que la percepción social llega a considerarla una actividad netamente pública, a pesar de ser un acto entre particulares. Precisamente, su puesta en práctica sobre los propios espacios públicos urbanos potencia esa percepción como extensión de la actividad pública. (García, 2015 p.28)

En la actualidad existe un aumento de comercio de tipo informal que se estableció en este sector, dichas ventas persisten ocasionando problemas de movilidad, organización e invasión pública de

las calles y bahías. Con el fin de Analizar el significado que tiene tanto el espacio público como las relaciones humanas que en el confluyen a diario. Empezaremos por definir el concepto de espacio público. según Borja, “Se expone el concepto de espacio público en la dimensión jurídica y sociocultural, desde el punto de vista jurídico y cultural, en el contexto de la ciudad moderna. Se examinan las relaciones entre ciudadanía y espacio público” (Borja, 1998, p.1)

Subsiguiente mente afirma el mismo Borja

El espacio público es un concepto jurídico, sometido a una regulación específica por parte de la administración pública. Pero también tiene una dimensión sociocultural, ya que es un lugar de relación, de identificación, de contacto entre la gente, de animación urbana y a veces de expresión comunitaria (Borja,1988, p.1)

Según lo citado por Borja podemos encontrar que el espacio público se comprende como un aspecto de índole sociocultural sometido a unas regulaciones específicas pero que a la vez es un lugar en el que se dan las relaciones humanas y de esta manera satisfacer las necesidades de sus habitantes. Es allí donde inicia el controversial tema de como respetar las reglas establecidas sobre las normas del uso del espacio público para que no afecten con el buen desarrollo organizado de las relaciones que allí se puedan dar. La noción de calles plazas y parques a veces se pueden identificar como lugares comunes. pero que si se analiza más a profundidad es donde siempre se obtiene el desarrollo de las necesidades básicas más íntimas de los ciudadanos y dando una simbología de cultura del espacio público. Según Pablo Paramo afirma que:

La Constitución Política de Colombia (1991) establece como “deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, al

cual prevalece sobre el interés particular”. Además de la Constitución, la legislación actual particularmente el Decreto 1504 de 1998– define el concepto de espacio público considerándolo no solo aquel al cual se accede libremente, sino que da importancia a las funciones que cumple, independientemente de su tenencia, para la satisfacción de las necesidades urbanas colectivas. (Páramo 2013, p. 20)

Teniendo en cuenta lo anterior vemos que prima el bien común sobre el particular. ¿Pero de qué manera se apropia correctamente el espacio público como bien común?

Se empieza a hacer evidente la aparición de economías informales dadas las características del sector. Y una población que ha migrado a buscar oportunidades. Población en condiciones de marginalidad que actualmente configura gran parte de la cultura urbana del sector de san Andresito. Esto nos permite observar desde distintas perspectivas los cambios que han ocurrido en la ciudad. los hechos históricos que marcaron la pauta para que se dieran tales condiciones migratorias desde los siglos XX y XXI a la actualidad pero que han dejado una huella significativa en el entender cotidiano del espacio público ya configurado como lo entendemos hasta este momento. en su investigación sobre el espacio público en Bogotá explica (Carlos Carbonell. 2011, p.138)

Aunque existe una continuidad del hecho social del mercado en las plazas de la ciudad desde épocas coloniales, en los inicios de la ciudad moderna la aparición de la figura del vendedor ambulante adquiere dos connotaciones que lo diferencian y le asignan una identidad en cuanto tal: su relación con una oferta de mercancías vinculadas a la era industrial y a las necesidades de la metrópoli moderna, y su desarraigo con respecto a la



propiedad del suelo urbano en tiempos de alta especulación inmobiliaria. La presencia de los nuevos habitantes de la ciudad en el sector se había extendido a zonas aledañas, creando un amplio campo de deambulación de diversos personajes pertenecientes a los grupos con menores ingresos y oportunidades en aquel nuevo momento de la historia urbana. (Carbonell, 2011, p.138)

Más adelante explica Carbonell:

El gran volumen de vendedores que comienza a aparecer en las calles, plazas y demás centralidades urbanas se explica por las altas tasas de migración que la ciudad comenzaba a recibir desde los inicios de la industrialización e impulsadas por la denominada “época de la violencia”, la cual se desató entre liberales y conservadores luego de los funestos hechos del 9 de abril: “La violencia en los campos y pequeños poblados era un factor que generaba grandes oleadas de migración, principalmente a la capital del país. Si en 1905 la población de Bogotá era el 2,4 por ciento de Colombia, en el censo de 1951 los habitantes rebosaban 715.250, y correspondían al 6,2 por ciento del total nacional. Ese salto poblacional que registraba el conteo en 1951 daba comienzo a la ‘macrocefalia’ poblacional de Bogotá, a expensas del raquitismo de otras regiones del país. (Carbonell, 2011, p.138)

A Lo anterior podemos concluir que La aparición del comercio informal hace parte de la evolución de la ciudad moderna como demanda a las necesidades vinculadas a la industrialización de una ciudad en proceso de cambio, pero a la vez esto fue causa de un evidente desarraigo hacia la

importancia del suelo como espacio público. Perdiendo la prioridad que este genera sobre una metrópoli. Lo que nos lleva a pensar que la informalidad hace parte de la evolución y crecimiento de una ciudad en constante cambio. La problemática va más allá de una invasión y la explicaremos más a fondo. En el numeral “*problemáticas del espacio público san Andresito de la 38*”

Problemática de san Andresito de la 38

Retomando lo anteriormente mencionado sobre algunas de las problemáticas de invasión en el espacio público y como consecuencia a una investigación para el desarrollo del proyecto de grado, queremos concentrarnos en la raíz del problema que tiene san Andresito. Ubicado en la localidad número 16 de puente Aranda ciudad de Bogotá. Después de varias visitas al sector es más que evidente la cantidad de comercio informal que afecta abruptamente tanto la movilidad en el sector como la industria. una investigación realizada por la alcaldía mayor de Bogotá sobre la estructura ambiental y el espacio público arroja que en dicha localidad el E.P.E

4,4m²/h y en áreas verdes es de 10m² (alcaldía mayor de Bogotá, 2016) figura 1 y 2

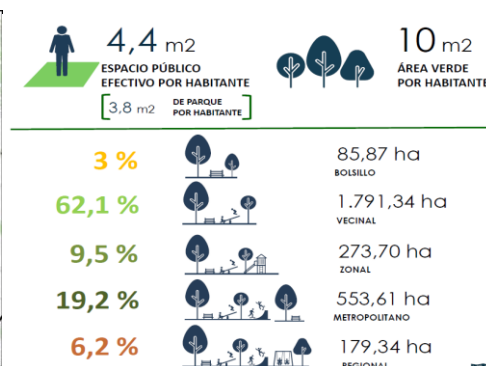
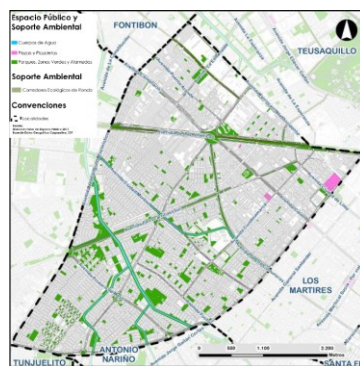


Figura 1: Espacio público localidad de puente Aranda

Figura 2: Indicadores de EPE localidad de puente Aranda

Fuente: Alcaldía mayor de Bogota, 2016b, p.22

Fuente: Alcaldía mayor de Bogota, 2016b, p.21



Según lo anterior sobre la información que nos arroja el estudio realizado por la alcaldía mayor de Bogotá, En la zona industrial se presenta uno de los indicadores más bajos de E.P.E. La problemática del sector va encaminada a una preocupante falta de espacio público. El IDU realizó un estudio sobre los andenes en Bogotá y el resultado para la localidad fue uno de los más desfavorables el 20 de febrero de 2019 el diario del Cauca publicó en su artículo. ***“conozca las localidades de Bogotá con los mejores y los peores andenes para caminar”***

El **Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá, IDU** entregó un informe donde evidenció el estado actual de los andenes en diferentes puntos de la capital. Ante esto la entidad aclaró que desde el 2006 no se había hecho un estudio del estado de las aceras de las zonas públicas.

Dentro del diagnóstico están registrados los separadores y plazoletas. En total hay 28 millones de metros cuadrados de andenes y 7 millones de metros cuadrados de separadores.

En un porcentaje, el estudio arrojó que el 48% de las aceras se encuentran en buen estado, el 35% en estado regular y el 17% en estado deficiente. (I.D.U, 2019, p.1)

Los mejores andenes para caminar están en la localidad de **La Candelaria**, cuenta con el 79% del espacio público en buen estado, seguido de **Santa Fe** con el 61%, **Ciudad Bolívar** con el 60%, **Usme** con el 57% y **Fontibón** con el 57%. **San Cristóbal** tiene 54%, **Los Mártires** 53%, **Bosa** 53% y **Kennedy** 50%. En el reporte también se evidenció que las localidades con menos andenes para caminar son **Suba**, 49%, **Puente Aranda** y **Chapinero** con



45%, **Usaquén** 44%, **Tunjuelito** 43%, **Teusaquillo** 43%, **Engativá** 41%, **Rafael Uribe Uribe** (40%) y **Barrios Unidos** 32%, Los peores andenes de Bogotá los tiene **Antonio Nariño**, con tan solo 29% de estos en buen estado. (Instituto de desarrollo urbano IDU 2019, p.1)

El IDU indicó que están comprometidos en hacer de Bogotá una ciudad más caminable y más incluyente. Esto dándoles prioridad a las personas con discapacidad física para que puedan moverse con facilidad y con seguridad.

“Para eso hemos entregado 591.289 metros cuadrados nuevos de espacio público y este año terminaremos 181.207 metros cuadrados más”, indicó el IDU.

La información recolectada es entre octubre de 2017 y junio de 2018. Entre el segundo semestre del 2018 y lo que va corrido de 2019. (Instituto de desarrollo Urbano IDU, 2019, p.1) (Figuras 3y 4)



Figura 3: Fotografía espacio público san Andresito

Fuente: elaboración propia, 2019 CC BY ND



Figura 4: Fotografía espacio público san Andresito

Fuente: elaboración propia, 2019 CC BY ND

Según lo anterior vemos que la gravedad del asunto aparte de ser un problema de invasión también se presenta un problema de la configuración de los andenes ya que el espacio es evidentemente reducido a esto sumarle ventas informales hace que movilizarse sea una tarea más que imposible. A esta problemática también se ha pronunciado el Consejo Nacional de política y Economía social-CONPES. El cual establece las políticas del espacio público (Documento CONPES 3718 2012 afirma lo siguiente:

En Colombia no se ha desarrollado un estudio de diagnóstico que permita revelar la situación actual del déficit cualitativo de espacio público. En gran medida, el balance nacional y de las ciudades, es perceptivo y se plantea sobre la base de las carencias de mobiliario,



señalización, iluminación y zonas verdes; como también, deficiencias en el diseño, tratamiento de superficies (zonas duras y blandas), circulación y estacionamientos, inseguridad, entre otros. Algunos aspectos por resaltar son los siguientes: (Documento CONPES, 2012, p.10)

- Deficiente articulación del espacio público con los elementos de la estructura ecológica, la poca arborización, la ausencia de vegetación y su tratamiento residual en los nuevos proyectos urbanos, lo cual disminuye la calidad del medio ambiente, y aumenta la temperatura de las ciudades, las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y la concentración de partículas contaminantes en la atmósfera. (Documento CONPES 2012, p.10)
- Por otro lado, el espacio público de los centros históricos, particularmente las plazas, plazoletas, plazuelas y atrios, evidencian un progresivo deterioro físico, y consecuentemente la pérdida de su valor simbólico y patrimonial. (Documento CONPES 2012, p.10)
- Intervención de espacios públicos con procesos destructivos del medio ambiente y los recursos naturales renovables, con el recubrimiento de superficies artificiales, impermeabilización de suelo con capas de asfalto, cemento, hormigón y adoquines u otro tipo de pavimentos. Asimismo, se identifican otras afectaciones como invasión y alteración de rondas y humedales, pérdida de áreas boscosas y destrucción de playas.
- Finalmente, falta una visión integral en el diseño e implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y los sistemas de espacios públicos (andenes, alamedas, ciclo rutas, separadores viales, etc.) de las ciudades que vienen implementando



este tipo de soluciones para el transporte urbano y la movilidad. (Documento CONPES 2012, p.10)

De conformidad a lo anteriormente expuesto, notamos que la problemática abarca más que un tema de vendedores ambulantes. Ya que también se puede evidenciar falta de zonas verdes, iluminación, deterioro físico del espacio, entre otros problemas antes mencionados que hacen un conjunto de problemáticas que desarticulan el valor que tiene el espacio público de san Andresito de la 38. Lo que lo convierte en una oportunidad de realizar una intervención urbana de recuperación del espacio público y el valor histórico que tiene el sector siendo de los más importantes hitos de los bogotanos. Así mismo después de este análisis de la problemática menester explorar lugares donde han tenido casos similares al visto en san Andresito de la 38. En este caso tenemos el ejemplo de la ciudad de México que como otras ciudades del mundo crece a pasos agigantados y la recuperación de sus espacios públicos no hace la excepción Iztapalapa es un ejemplo notable de ello. La revista (mx city guía insider 2017 publicó el siguiente artículo:



Figura 5 Recuperación del parque lázaro cárdenas

Fuente: Mx city guía insider 2017



Figura 6: Recuperación del parque lázaro cárdenas

Fuente: Mx city guía insider 2017

En los últimos años, **Iztapalapa** se ha convertido en un notable ejemplo de comunidad, al apropiarse de espacios públicos para el disfrute de la misma. Es por eso que despachos como **128 Arquitectura y Diseño Urbano + Miquel Adrià** propusieron la rehabilitación de ciertas zonas de la delegación con tres emocionantes proyectos. (Insider 2017, p.1)

128 arquitectura y Diseño Urbano es una empresa integrada por un grupo de creativos y arquitectos con experiencia en diseños de vanguardia urbana. A través de la implementación de áreas habitables y conciliadoras, que interpreten la memoria colectiva de Iztapalapa, se modificaron los siguientes espacios: (Insider 2017, p.1)

Recuperación del parque Lázaro Cárdenas en Leyes de Reforma, 3a Sección *(imagen 5 y 6)*

El parque Lázaro Cárdenas constituye una importante cobertura ya que abarca: mercado, escuelas de nivel básico y media superior, clínicas y centros de salud, así como oficinas



de gobierno. La principal transformación de este lugar fue la integración de áreas verdes, un pabellón destinado a actividades culturales y acceso gratuito a internet. La plazuela se complementó con varias bancas y algunos árboles. (Insider 2017, p.1)

La transformación de Iztapalapa ha sido radical. El área útil de estos lugares prácticamente se ha duplicado, volviéndolas funcionales, atractivas y sobre todo estancias locales duraderas que apuestan por una mejor calidad de vida. Iztapalapa es considerado un sitio ancestral que encuentra sus orígenes desde cientos de años atrás, es por eso y, debido a su crecimiento en conjunto con sus áreas públicas, que muy probablemente llegue a convertirse en un referente urbanista de la Ciudad de México.” (mx city guía insider 2017)

Recuperación de edificaciones y espacio público.

José maría bravo en su artículo *renovación urbana* argumento:

La renovación urbana es un medio que permite devolver a los espacios deteriorados de las áreas urbanas/ciudades, condiciones que permitan una óptima de calidad de vida para sus habitantes. (Bravo, 2012, p.1)

Se ha constituido en 6 etapas:

La Leópolis, que significa el nacimiento de la vida comunitaria en espacios definidos; la polis, la ciudad por excelencia en donde la asociación de familias busca y logra consolidar su identidad; la metrópolis, en la región una ciudad tiene mayores dimensiones e importancia que las otras; megalópolis, cuando se inicia la decadencia por procesos económicos, riqueza y pobreza crecen notoriamente; tiranópolis, los males propios de las

grandes ciudades se vuelven inmanejables; finalmente la necrópolis, el deterioro generalizado y la pobreza vulneran la ciudad y el campo.” (Bravo, 2012, p.1)

Como se puede apreciar en la figura 7 la antigua Bogotá de los años 60.



Figura 7 Santafé de Bogotá Av. Jiménez con cra 7° años 60

Fuente. Google. foto compartida por Andrés Navarrete

También se puede presentar lo dicho anteriormente, en menor escala, en zonas de las ciudades, donde por la antigüedad de las construcciones, descuido de sus propietarios, la falta de apropiación histórica de la zona, o por procesos deficientes de planeación urbana que no se dieron estímulos para un desarrollo normal, se observa en esos espacios tal de deterioro que es menester hacer uso de la renovación urbana.

En las imágenes 8 y 9 se aprecia el estado actual de la carrera 38 con calle 13 y la Avenida Ferrocarril.



Fuente. Google Maps. Estado Actual Carrera 38 con Calle 13



Fuente. Google Maps. Estado Actual Avenida Ferrocarril

Figura 8y9 recuperado de Google maps

“A partir de 1965 la tasa de crecimiento poblacional de las áreas urbanas en América Latina fue notoria, superó apreciablemente el de las zonas rurales, debido en gran parte a que las ciudades se habían estructurado en lo económico y social, o por políticas gubernamentales. Se inició un proceso de atracción, de espejismo, para la migración desde los campos hacia las áreas urbanas.” (Bravo, 2012, p.1)

En la imagen vemos los Asentamientos en las laderas de Cali (imagen 10)

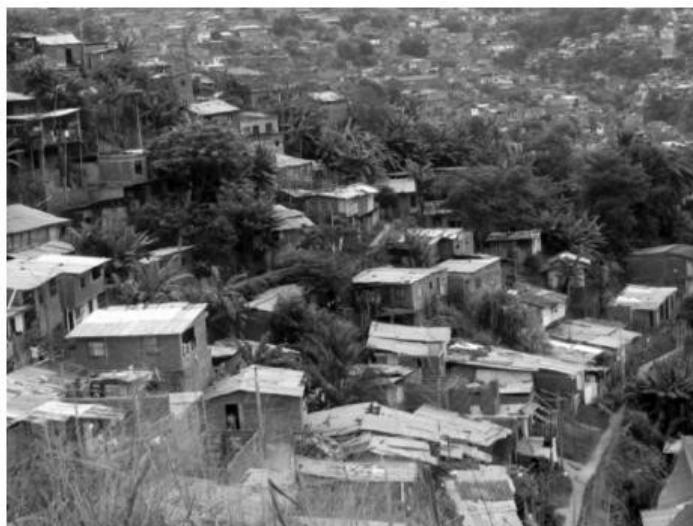


FOTO: Asentamiento sobre la zona de ladera de Cali.
FUENTE: Hernando Uribe Castro, 2007.

Figura 10 Asentamiento sobre la zona de la ladera de Cali

Fuente: Hernando Uribe castro, 2007

Existen casos, en los que es necesario rehabilitar un edificio por las siguientes razones: exceso de humedad en la planta baja (humedad de capilaridad), graves desperfectos en la última planta (desperfectos importantes en la cubierta), instalaciones desfasadas con respecto a la normativa (instalación eléctrica fuera de Reglamento Técnico de Baja Tensión), etc. Como notaremos, la diferencia entre estos dos términos se determina por el uso final que se le dé al edificio. Sea cual sea el fin del mismo hablaremos de recuperación, mientras que una rehabilitación será únicamente si se le devuelve su uso original. De esta forma, el término recuperar engloba al de rehabilitar” (Téjela Juez Juan y Ortiz De la torre Patricio ,2015p,3)

“Un edificio tiene dos vidas. La que imagina su creador y la vida que tiene. Y no siempre son iguales” (Koolhaas, 2015 archivos de arquitectura)

Podemos argumentar con respecto a lo citado por Koolhaas es importante tener en cuenta las dos variables del impacto que tendrá y dará vida a la intervención, pero a su vez también la que ya tiene el lugar y cuenta una historia, las dos complementan la necesidad de respetar el lugar y mantener la esencia del mismo.

A continuación, algunos ejemplos de recuperación de zonas urbanas y edificaciones como: en la imagen 11 la recuperación del río perdido en Seúl



Figura 11 La recuperación del río perdido de Seúl (renovación urbana del Cheong Gye Cheon en el downtown

Fuente Google imágenes

La reutilización de edificaciones industriales como espacios para el arte, esta práctica es habitual.

Este modelo de centro expositivo a medio camino entre la galería y el estudio de artistas y

orientado a un público joven y urbano, tiene ya una tradición de al menos 40 años. Con gran acogida en medios académicos y profesionales lo que propone el éxito de estas intervenciones. Reutilización como viviendas de lujo en Copenhague. (Figura 12)



Figura 12A-Huset. Holgaard Architects.

Fuente: Holgaard Architects

En la imagen 13 tenemos otro ejemplo.

la biblioteca Colonia Infonavit Cuauhtémoc es el más reciente proyecto de Proyecto Reacciona A.C. ubicado en Monterrey Nuevo León, México a cargo del arquitecto Antonio

Garza Ferrigno en colaboración con el muralista Juan Alcocer Zúñiga con un área de 135m2 y un costo de 120 mil pesos”(Arellano, 2018, p.1)



Figura 13 Biblioteca colonia Infonavit.

Fuente: Google imágenes.

Los accesos y la movilidad son un punto clave para tomar en cuenta estas rehabilitaciones, facilitando así su accesibilidad creando un abanico de oportunidades tanto visuales, como de

2019

inversión y progreso de los sectores que ahora se encuentran afectados por el deterioro. Teniendo como objetivo mejorar la habitabilidad de estas estructuras, garantizar la seguridad de quienes allí concurren.

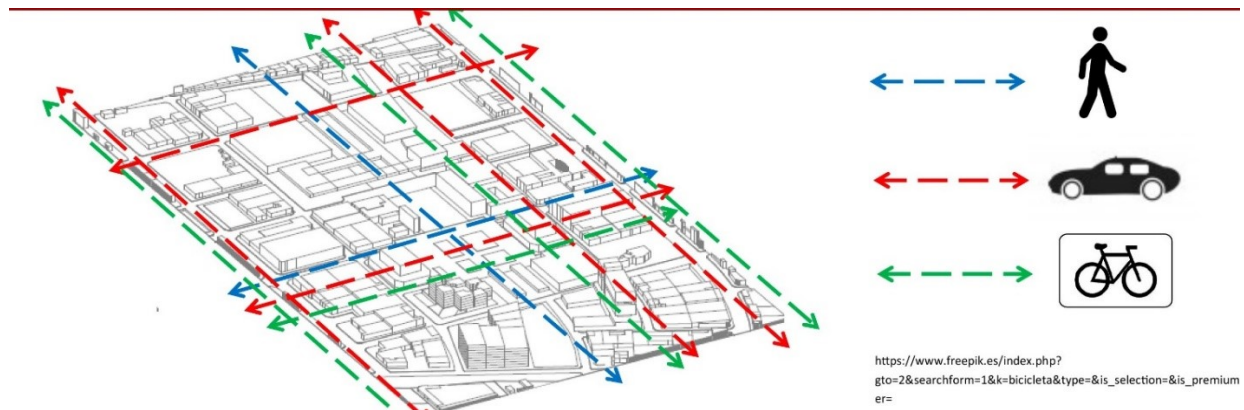


Figura 14 Área de intervención Fuente: Elaboración Grupal. 2018 CC BY

Formulación de la propuesta

la propuesta de proyecto se encamina a integrar san Andresito de la 38 como parte esencial de la ciudad mediante una renovación de espacio público y arquitectónico dando el verdadero concepto de espacio urbano a uno de los puntos más importantes de la ciudad y con un valor histórico que debe ser recuperado.

Al definir los espacios urbanos como lugares significativos de dominio colectivo, indispensables para el desarrollo de las ciudades y su integración con los habitantes, estos urbanistas desarrollan doce principios que contribuyen a evaluar cuándo un lugar califica o no como un buen espacio público. Estos son: protección contra el tráfico, seguridad, protección contra experiencias sensoriales desagradables, espacios para caminar, espacios



de permanencia, lugares dónde sentarse, posibilidad de observar, oportunidad de conversar, lugares para ejercitarse, escala humana, posibilidad de aprovechar el clima y una buena experiencia sensorial. (Briceño, 2018, p.12)

Objetivos

Mejorar la situación actual del sector conocido como Andresito de la 38 con el fin de establecer un correcto desarrollo de la propuesta, pasaje comercial y cultural y así abarcar las problemáticas más urgentes que tiene el sector. Por medio de la integración del espacio público, con el mejoramiento de zonas verdes, centros para la formación la lúdica y la recreación. A su vez mejorar las vías los andenes y la calidad de vida de los habitantes y población flotante del sector en general. Así mismo optimizar el uso de tecnologías que brinden una mejor resolución al proyecto en cuanto a tecnologías limpias en beneficio del medio ambiente.

Objetivos específicos

1. Realizar un estudio de los indicadores sobre el espacio público y mejorar dichos resultados establecidos por la DADEP.
2. Reubicar a los comerciantes del sector mejorando sus condiciones laborales en un entorno más ordenado y así mismo ayudando a mejorar la calidad del espacio urbano y recuperando la identidad del lugar.



3. Darle una nueva cara al sector por medio de implantación de equipamientos, tratar de recuperar los que se encuentran en mejor estado para no perder la identidad del sector.
4. Mejorar los puntos de acceso a la zona de intervención por medio de rutas para bicicletas, ampliar los senderos peatonales.
5. Cumplir con las normas establecidas como la NSR 10, reglamento de construcción sísmico resistente, así mismo las normas urbanísticas de planeamiento UPZ zona industrial e incorporar el plan maestro de espacio público de Bogotá.
6. Crear un espacio dedicado a actividades alternas, para el uso de salas para exposiciones de tipo cultural.
7. Disminuir la congestión sobre las vías de comercio del sector.
8. Generar un mayor grado de visitas de personas al sector, para actividades diferentes al comercio.

Justificación

De acuerdo a los resultados obtenidos sobre los estudios realizados en San Andrésito de la 38 y después de evidenciar las problemáticas como falta de apropiación del sector, y descompensaciones de tipo urbano en cuanto a su disposición. Se hace evidente tomar acciones de manera urgente como una renovación urbana y arquitectónica que le dé una respuesta a dicha problemática. Con el fin de mejorar las condiciones actuales que se presentan. Para esto se propone el proyecto pasaje comercial y cultural con el fin de resolver dichas problemáticas ya que



la propuesta está encaminada a la inclusión social mejoramiento de los espacios en decadencia y la recuperación de pertenencia del lugar. Por medio de la cultura y la apropiación del lugar.

Si el espacio público en su dimensión física abarca las calles, pasajes, paseos peatonales, plazas, parques, entre otros; en su dimensión social abriga la capacidad de los grupos para organizarse, soñar juntos e implementar acciones de bien común; y en su dimensión política, representa un lugar de encuentro de ideas y de transparencia. El espacio público es así una tarea de todos y para todos los ciudadanos y, por tanto, su desarrollo y mantenimiento forman parte de la constante búsqueda por una vida social más justa y placentera. Implica, así, la capacidad que tienen los ciudadanos de incidir en las decisiones referidas a asuntos públicos que son de su interés. Esto es, supone la participación. Existen distintas razones y modalidades a través de las cuales los ciudadanos participan. Cuando la participación ciudadana es bien encauzada, contribuye positivamente al desarrollo de las políticas, programas y proyectos, tanto públicos como privados. Además, fortalece y potencia el patrimonio social y la vida democrática. La oportuna información, y la atención a las opiniones, problemas, necesidades y expectativas de la gente, permiten que iniciativas definidas técnicamente como buenas, puedan alcanzar los resultados esperados. (Oviedo, 2000, p.19)

Hipótesis

Para esto se propone la ejecución de un proyecto del sector. Se disponen las propuestas arquitectónicas y urbanas con el fin del mejoramiento general, manteniendo las edificaciones que se encuentran en mejor estado para recuperarlas, en las cuales se dispondrán nuevos usos y el sector comercial se reorganizara, ampliando el espacio público y dar un sentido de pertenencia cultural y de memoria de lo que empezó como un sector de comercio e industria. De conformidad con lo anterior se hace importante resolver la siguiente pregunta: **¿de qué manera se puede recuperar la identidad del sector san Andresito de la 38 después de intervenir de manera urbanística y arquitectónica gran parte de lo que actualmente se encuentra en decadencia?**

Metodología

Como objetivo principal del proyecto expuesto en este documento, y teniendo en cuenta la metodología utilizada por el programa de arquitectura PEP, Se realiza un análisis de proceso de ingeniería inversa de un proyecto referente que es asignado por la facultad de diseño en el núcleo problémico 5 proyecto, en el caso de este semestre se nos fueron asignados dos proyectos MVRDV en Róterdam y la unidad habitacional de Marsella de le Corbusier en Francia esto con el fin de entender y poner en práctica tanto los conceptos básicos como los más significativos de dicho proyecto. En cuanto al manejo arquitectónico urbanístico y tecnológico, y puedan ser un aporte al buen desarrollo del proyecto. (anexo a Dossier)

Flórez Ovalle y Forero la Rotta Argumentan:



La ingeniería concurrente viene de la exploración de procesos industriales, y busca mejorar el rendimiento y la eficiencia en la fabricación de objetos. El diseño concurrente transforma este proceso, produciendo ideas generadoras y multidisciplinarias que giran de forma simultánea en torno a un proyecto. (Flórez Ovalle y Forero la Rotta, 2014,p.79)

De acuerdo a lo expuesto anteriormente se aplica al proceso del proyecto una metodología adoptada por la facultad de diseño, con el fin de que como estudiantes desarrollemos las habilidades para entender más profundamente la ingeniería inversa que nos permiten entender cada uno de los pasos efectuados al resultado final de una idea.

El diseño es una metodología proyectual compleja que busca dar una respuesta formal a las preguntas que nos surgen sobre las condiciones espaciales requeridas para que el hombre realice efectivamente una diversidad de actividades sobre un territorio en condiciones ambientales específicas. Como proceso intelectual, se traduce en la práctica proyectual donde se ponen en escena los conceptos y los requerimientos que de forma abstracta se disponen para la construcción de la estructura mental. (Flórez Ovalle y Forero la Rotta, 2004, p. 79)

De acuerdo al análisis anteriormente mencionado (ingeniería inversa) se procede a el estudio de la localidad numero 16 puente Aranda sector san Andresito de la 38 en la UPZ 108 zona industrial se establecen tres fases de estudio como lo son:



- Reconocimiento de san Andresito de la 38 como sector industrial
- Diagnóstico de movilidad y espacio público del sector industrial
- Desarrollo de la propuesta de implantación urbana y arquitectónica de san Andresito de la 38

Primera fase Reconocimiento de san Andresito de la 38 como sector industrial

Al revisar la historia de puente Aranda se puede comprender un poco como fue su fundación y como llegó a ser el sector industrial conocido hasta estos días.

Puente Aranda deriva su nombre del puente que atravesaba el terreno cenagoso de don Juan de Aranda sobre el río Chinua, hoy llamado San Francisco, construido por el oidor Francisco de Anunciabay, quien llegó a la Nueva Granada hacia 1573.

Posteriormente, se inició la construcción de un camellón hacia el occidente que atravesó la sabana, para facilitar a los viajeros el paso por el inmenso humedal de Aranda y crear así un canal de comunicación con Honda, principal puerto del río Magdalena. De esta manera, se comunicó a Honda con Fontibón, por donde entraban mercancías y se desarrollaba el comercio con la costa atlántica. Por su parte, el Puente de Aranda existió hasta 1944, fecha en la cual se inició la construcción de la avenida de Las Américas, proyecto promovido por la Sociedad Colombiana de Arquitectos. El camino de Honda, hoy calle 13, ha tenido muchos nombres: Avenida de La



Encomienda, camino de Fontibón, el camellón de la Sabana y Avenida del Centenario. Con el desarrollo industrial de Bogotá, la localidad comenzó a convertirse en una serie de pequeñas empresas manufactureras que fueron creciendo al lado de un sector residencial. La localidad se fortaleció en 1944 con el primer reglamento de zonificación y se consolidó a partir de los estudios de Le Corbusier, del plan piloto de Bogotá adoptado en 1951 y de la zonificación de 1963 realizada por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital. Puente Aranda se convirtió entonces en el epicentro de la actividad industrial de la capital. Diferentes actividades como las de los plásticos, textiles, químicos, metalmecánica, gaseosas, concentrados e industrias alimenticias tienen su asiento en esta zona. La norma adoptada en 1968 y el decreto 159 de 1974 convirtieron a Puente Aranda en un corredor industrial de la capital (Alcaldía Mayor de Bogotá 2012, p.1).

Como vemos según lo anterior la historia de puente Aranda adquirido un valor importante ya que se convirtió en un punto estratégico de la ciudad el cual generó la identidad desde del comercio y la industria (Fredy Arturo Cardeño 2007) afirmó lo siguiente:

La comprensión de los procesos de construcción y de diseño de la morfología urbana, en el contexto de sus condiciones históricas, permite identificar la manera como se recrean los espacios y adquieren poder y sentido. En este punto, la recuperación de la memoria es un paso importante para determinar el modo como se construye identidad y pertenencia. (Cardeño, 2007, p. 15)

Después de investigar la historia y su evolución entramos a hacer el reconocimiento del sector a partir de las definiciones de espacio público dadas por el DADEP (zonas verdes, parques plazas y plazoletas. Una vez recolectada la información de las afectaciones realizar el diagnóstico y así realizar las estrategias. (Figura 15) estado actual del sector en el que se hace evidente la cantidad de invasión del espacio público y las avenidas que no permiten el correcto desarrollo del sector. Por la cantidad de informalidad presente.



Figura 15 Invasión en el espacio publico

Fuente Google imágenes

En la (figura 16) se evidencia también la desolación y deterioro de las edificaciones falta de zonas verdes y desarticulación entre los espacios.



Jorge Hernán Arcila Aristizábal

Figura 16 Evidente falta de zonas verdes

Fuente Google imágenes

Diagnóstico de movilidad y espacio público del sector industrial

Dando cabida al procedimiento definido por el PEP De la facultad de diseño en el programa de arquitectura:

El proyecto es la unidad operacional y totalizadora que, a diversas escalas y dentro de un proceso de análisis y síntesis, se identifican problemas y se sistematizan, se vinculan se organizan y se contextualizan informaciones conceptos, recursos, actividades componentes arquitectónicos y urbanos para resolver necesidades específicas. (P.E.P, 2010, p.25)

Después de varias visitas al sector algunas entrevistas con los residentes del lugar se realiza un diagnóstico, sobre los problemas de movilidad del sector principales afectaciones en las vías mas concurridas y se establece que:



- El sector de san Andresito de la 38 dada su actividad comercial y siendo de los puntos con más flujo de automóviles se determinó que recibe la mayor parte de carros pesados por la vía principal calle 13 lo que es desfavorable ya que reduce el normal funcionamiento del flujo vehicular en el sector. A su vez genera problemas de contaminación tanto auditiva como de emisiones nocivas para el medio ambiente.
- Un artículo del tiempo habla sobre la contaminación que existe en este momento por el aumento de automóviles. Fábricas y tramos en mal estado Afirman lo siguiente: (el tiempo 2018)

Al alto tráfico vehicular se suman el mal estado de la vía en algunos tramos, el polvo, las industrias y fábricas que se ubican a lo largo del corredor, lo cual desencadena que los niveles de contaminación sobrepasen los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), según datos suministrados por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA). (Periódico el Tiempo Bogotá Mayo del 2018)



Figura 17 Movilidad localidad puente Aranda

Fuente alcaldía mayor de Bogotá 2016

Según Jordi Borja y Zaida Muxi 2003

Hay una reacción periódica que se presenta regularmente en la historia de la ciudad y del urbanismo cuando las formas del crecimiento urbano, o la evolución de la ciudad existente da prioridad a la edificación y / o a la vialidad, cuando los espacios se especializan debido a la segregación social o a la zonificación funcional, cuando la ciudad pierde cualidad de auto representación, se produce una reacción social y cultural de retorno al espacio público. Es una reacción que a menudo mezcla el



“passeisme” y la modernidad, la mitificación del pasado y una propuesta de síntesis para el futuro, demanda local y valores universales. Aun así, y es una reacción oportuna y necesaria para evitar el desastre urbano. (Jordi Borja y Zaida Muxi, 2003, p.9)

Diagnóstico de espacio público

Debemos entender que el espacio público en sí mismo es complejo, con procesos constantes de cambio y transformación, y el comportamiento de estos espacios se contempla dentro del código civil. Bajo una índole urbanista el espacio público se considera bajo un concepto jurídico que debe contemplar regulaciones específicas por parte de las administraciones públicas, ya que estas son las que poseen dominio sobre el suelo. Como resultado apreciamos que el espacio público es una combinación de jerarquía de diferentes espacios como lo son: las edificaciones, los andenes, las calles, los parques, barrios y avenidas.

Los bienes de uso público que forman parte del espacio público non son res nullius, que quiere decir cosas de nadie, porque cualquier persona podría apropiarse de ellos y, por lo tanto, no habría razón para la existencia del dominio público. Ningún particular puede ser tampoco titular del dominio público. La Constitución Política de Colombia, en varios artículos establece la titularidad de los bienes de dominio público, en cabeza de la nación (artículo 102) de los departamentos, municipios, distritos (secretaría de planeación 2015, p.1).

Desarrollo de la propuesta de implantación urbana y arquitectónica de san Andresito de la 38

En la etapa final del desarrollo y como intervención de la propuesta urbana grupal realizada por los estudiantes de decimo semestre. Se determinaron las estrategias a seguir, teniendo claridad de los límites. Normas urbanísticas y los lineamientos de la UPZ 108 se reparten roles entre cada uno de los estudiantes para realizar una propuesta de tipo urbana y arquitectónica de manera individual. Límites de la intervención: por el sur avenida carrera 39, av. Colon avenida calle 13. Ferrocarril. Avenida carrera 36 y la avenida comuneros con la calle 6. como se ve en la (figura 18)

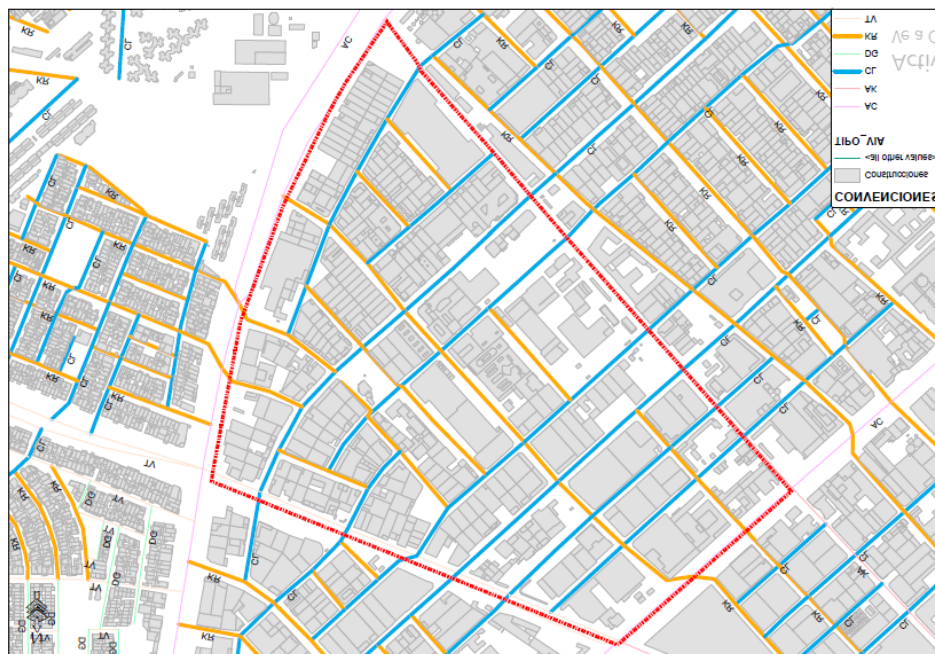


Figura:18 Límites de intervención

Fuente: elaboración grupal sobre la base cartografía IDECA, 2018 CCBY



Marco teórico

A continuación, se demuestra como el pasaje comercial y cultural se ejemplarizo en nuestra sociedad como medio de comercio en el espacio público tomado de otras culturas europeas el periódico el Tiempo público un artículo “*Un paso por los pasajes comerciales*”

Los más antiguos son el Rivas, el Hernández, el Mercedes y el Gómez. Allí hay desde reliquias hasta vestidos de primera comunión y bautizo, así como una amplia oferta en sastrería. El Pasaje Rivas está ubicado en el antiguo Convento de La Concepción y con lo que venden allí se puede armar una casa sencilla o un apartamento para universitarios: artículos para decoración hechos en mimbre, hamacas guajiras, mochilas wayuu, instrumentos musicales antiguos, sombreros, sillas y cunas para bebé, entre otros. También hay rarezas: juegos de parqués, adornos diminutos y souvenirs de Colombia. Está entre las carreras novena y décima y las calles 10a. y 11. El Pasaje Hernández se encuentra ubicado en el barrio La Catedral, en la calle 12 con carrera 8a., en la localidad de La Candelaria.

Es Monumento Nacional desde 1993 y se sabe que fue inaugurado a finales del siglo XIX.

Su tradición de ventas incluye paños finos, sastres y vestidos, y tiene dos pisos.

Por último, los pasajes Mercedes y Gómez, ubicados en el sector de San Victorino, calles 11 y 12 con carrera 10a., fueron por un tiempo uno solo. Cuenta la historia que sus propietarios, José Gómez y Mercedes, su esposa, decidieron terminar con su matrimonio, dividieron el inmueble en dos pasajes y el de cada uno fue bautizado con su nombre. En este pasaje la tradición es comprar vestidos para bautizos, primeras comuniones y



matrimonio, con sus respectivos accesorios (zapatos, medias, corbatas, corbatines y pañuelos, entre otros).

Además, hay ropa casual para hombre y mujer y una gran cantidad de almacenes que venden fantasía femeninos, como pulseras, aretes y collares.

Legados arquitectónicos un viaje al pasado recorriendo la historia capitalina.

Los pasajes comerciales fueron tomados de sus similares europeos, que se construyeron a partir de 1816, con el nombre de galerías.

Lamentablemente, el crecimiento de la ciudad ha restado importancia a la tradición de acudir a estos locales para adquirir mercancías, como se solía hacer en el siglo XIX y la primera mitad del XX.

Sin embargo, para muchos de los habitantes de localidades como La Candelaria y Santa Fe son sus centros comerciales (Redacción periódico el Tiempo febrero,2011, p1)

Basado con lo anteriormente expuesto vemos que Bogotá también en sus inicios adopto la idea de pasaje comercial como espacios para el comercio. Por la parte centro de Bogotá aun vemos como estas edificaciones aún mantienen la historia algunas de carácter patrimonial. Y esto no solo sucede en ciudades como Bogotá. La ciudad europea es un claro ejemplo de como el pasaje comercial es importante en todo el mundo.

En el siglo XIX los pasajes comerciales crearon en toda Europa una arquitectura original y unas formas de intercambio comercial que imprimieron carácter a la vida urbana e



introdujeron nuevos modelos de relación social y comercial. Los primeros pasajes fueron los de París y al terminar la centuria fue rara la ciudad europea de cierta importancia que no poseyera una galería comercial. Construidos como galerías que conectaban dos puntos de una zona urbana, al hacerlo la ponían al abrigo de las adversidades climáticas y del tráfico. En ellos la vida urbana fluía animadamente bajo el impulso del capital privado. Una oferta amplia y variada de objetos, exhibidos en vitrinas, competían ante los ojos del paseante-comprador. La luz que se filtraba por sus cubiertas acristaladas hacía muy placentero su recorrido. Actividades complementarias: cafés, restaurantes, música... inducían al ciudadano a transitar por su interior. (Ruiz C 2012, p.1)

Referentes

De acuerdo a los lineamientos en el desarrollo de la propuesta urbana arquitectónica, se asigna el análisis de dos proyectos por medio de la metodología de la ingeniería inversa en este caso Markethall de MVRDV Rotterdam y a su vez la Unidad Habitacional en Marsella Le Corbusier en Francia, para entender de una manera más clara como fue la ejecución de estos proyectos de donde nacieron las ideas y el por que de la necesidad de su concepción. a su vez comprender la composición conceptos de diseño y que papel tienen con el espacio público.

Estudio de la ingeniería inversa – Dossier

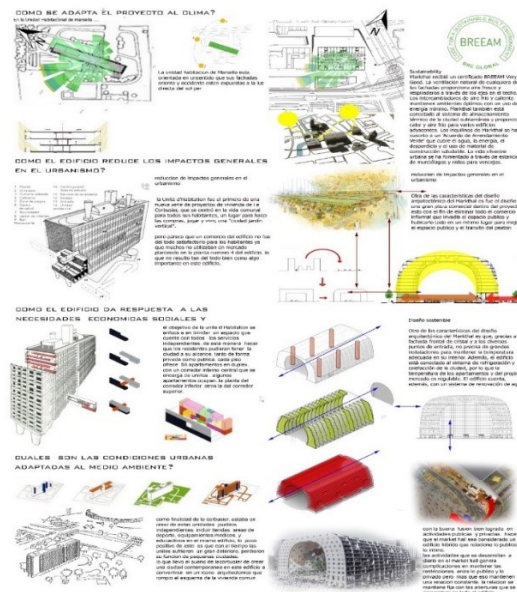


Figura 19: Dossier Bogotá hebreo 2018 universidad católica de Colombia

Fuente: MVRDV, 2014 y Unite d habitation de Marsella,2008 Edición: Elaboración propia. 2018 CC BY

Dando continuidad al proceso de proyecto urbano y arquitectónico como se ve en la figura 19 se llevó a cabo la actividad de la ingeniería inversa, con dos proyectos e MVRDV,2014

Y LA UNITE D HABITACION DE MARSELLA, En los cuales se analizaron los temas arquitectónicos, urbanos, y constructivos, con el fin de analizar a fondo dichos proyectos y así determinar cuáles fueron las características del éxito de dichos proyectos.

Por un lado, MVRDV, un proyecto enfocado al espacio público y por otro lado la UNITE, un proyecto de viviendas un tanto menos público. Según clásicos-de-arquitectura-Unite-dhabitation-le-Corbusier

La idea de Le Corbusier de la "ciudad jardín vertical" se basa en traer la villa dentro de un volumen mayor, permitiendo que los habitantes tengan sus propios espacios privados, pero fuera de ese sector privado puedan hacer las compras, comer, hacer ejercicio y reunirse (Le-Corbusier 2000, p.12)

(figura 20) representación de la cubierta de la Unite-dehabitacion en la que se puede apreciar la importancia que tenía para le Corbusier la vida social en las edificaciones sin la necesidad de tener que salir a las calles.



Figura 20: Unite d Habitación Fuente: Rik moran, Wojtek Gurak

MVRD- ROTTERDAM. Artículo markthal archdaily

El nuevo mercado supone un importante impulso para el mercado al aire libre de Binnenrotte, y ello contribuye también a mejorar la economía urbana. El mercado, con sus tiendas y viviendas, refuerza la conexión entre el este y el centro de la ciudad. Una vez finalizada la construcción del mercado, el ayuntamiento iniciará la reurbanización del

Binnenrotte, con más zonas verdes y espacio para terrazas, para convertirlo en un lugar más atractivo y animado, también en los días en que no hay mercado. Tras la reurbanización, los puestos se dispondrán en largas filas. A la altura del nuevo mercado los puestos se alinearán perpendicularmente, para optimizar la combinación de ambos mercados. (MVRD 2014, p.1)

Como se observa en la (figura 21) Relación entre lo privado y lo público con una propuesta que busca invadir lo menos posible el espacio público y generar una relación entre el objeto arquitectónico y el exterior.



Figura 21: MVRD,2014 Rotterdam

Fuente: Daria Scagliola

Etapla proyectual de la propuesta: La ejecución u implantación nace de una idea de concepto que a su vez tiene que dar respuesta a las problemáticas del entorno inmediato. Complementando lo antes expuesto flores Ovalle y forero la Rotta:



El diseño es un proceso que se organiza a partir de la concepción de una estructura mental que nos permite plantear de manera ordenada los problemas, con plena comprensión de los contextos, las condiciones, los requerimientos y todas aquellas pautas que orientan y dan sentido a las posibles soluciones concebidas de manera integrada en todos los aspectos del ciclo de vida del objeto arquitectónico, y como expresión y significado de una cultura cuyo resultado es un discurso formal de nuevo conocimiento (Flórez Ovalle y Forero la Rotta 2014, p. 78)

De acuerdo a lo anteriormente expuesto podemos afirmar que un proceso de diseño nace de una idea y a su vez, pensar en las problemáticas a resolver. Que puedan dar un sentido a la implantación y sean un resultado de un nuevo conocimiento. Así mismo más adelante según Flórez Ovalle y forero la Rotta:

El estudio de la implantación en un contexto determinado, permite la argumentación de los fenómenos que se entrecruzan simultáneamente en los ciclos de análisis y diagnóstico, y de estrategias de intervención, construyendo criterios de distinto orden, al entorno urbano o natural existente (Flórez Ovalle y Forero la Rotta 2014, p. 79)

Para finalizar con el desarrollo de la propuesta es importante entender que la implementación está encaminada en la generación de nuevos espacios incluyendo las dinámicas sociales. Cada integrante del grupo dentro de su propuesta del proyecto de grado abordara cada uno de los lineamientos dados al correcto desarrollo de la actividad citados en el núcleo problémico 5 de la facultad de diseño de la universidad.

Propuesta de intervención Urbana: integración 38

La propuesta “*integración 38*” Esta propuesta está encaminada a realizar una renovación del espacio público de manera total, dando paso así a la ejecución de nuevos proyectos de mejoramiento urbano en otros sectores deprimidos de la ciudad. Abordando principalmente las problemáticas antes mencionadas.

Espacios públicos de calidad: El espacio público como lugar de encuentro ha adquirido una relevancia única durante los últimos años. Revitalizar espacios degradados, incorporar procesos de participación y apropiación en su diseño, teniendo en cuenta aspectos de género y edad, recuperar zonas de ríos y bañados, como paseos costeros, han generado lugares de encuentro ciudadano y mejor ciudad. (Adler, 2017, p.1)

Imagen de ciudad: (Figura 22) Fortalecimiento del espacio público a partir de sus usos y posibilidades de sustentabilidad económica y ecológica que hace del espacio un lugar de interacción. figuras 23 y 24 asignación de manzanas



Figura 22: Asignación de manzanas

Fuente: Elaboración Grupal. Edición: Elaboración propia 2018 CC BY base cartográfica tomada del IDECA



Figura 23: Asignación de manzanas

Fuente: Elaboración Grupal. Edición: Elaboración propia 2018 CC BY base cartográfica tomada del IDECA



Figura 24: Asignación de manzanas

Fuente: Elaboración Grupal. Edición: Elaboración propia 2018 CC BY base cartográfica tomada del IDECA

De acuerdo a las figuras anteriores (22, 23,24) la intervención es de 780.053 m² la cual será dividida entre los estudiantes de decimo semestre y cada uno se encargará de realizar su intervención urbana y arquitectónica. De igual manera se muestran las áreas de ocupación y construcción como se ve en la (imagen 25)

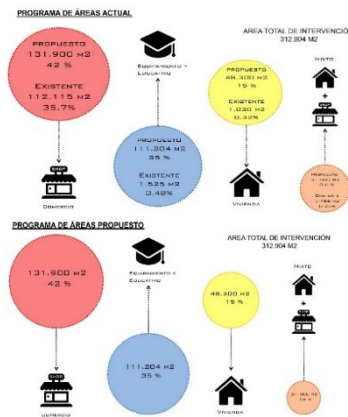


Figura 25: Porcentaje de usos propuestos

Fuente: Elaboración Grupal. Edición: Elaboración propia 2018 CC BY

1. Estructura urbana:

Posición de lugares que se integra unas con otras.

2. Accesibilidad:

Implementar nuevos circuitos viales y peatonales para acceder a los espacios.

3. Tipología:

Morfología forma y espacio según el uso con su respectiva altura.

4. Legibilidad:

Recorridos accesibles a la interacción de espacios.

Hay una reacción periódica que se presenta regularmente en la historia de la ciudad y del urbanismo cuando las formas del crecimiento urbano, o la evolución de la ciudad existente da prioridad a la edificación y / o a la vialidad, cuando los espacios se especializan debido a la segregación social o a la zonificación funcional, cuando la ciudad pierde cualidad de auto representación, se produce una reacción social y cultural de retorno al espacio público. Es una reacción que a menudo mezcla el “passeisme”¹ y la modernidad, la mitificación del pasado y una propuesta de síntesis para el futuro, demanda local y valores universales. Aun así, y es una reacción oportuna y necesaria para evitar el desastre urbano (Jordi Borja y Zaida Muxi, 2003, p.8).



Figura 26: Propuesta de la intervención

Fuente: Elaboración Grupal. Edición: Elaboración propia 2018 CC BY

Demostrar una operación de renovación urbana que genera una organización espacial que articula y organiza a través de un punto comercial que crea tensión hacia las vías principales. (imagen 26)

En el marco de la Ciudad-Región, el Distrito promoverá la integración del mercado inmobiliario mediante acuerdos para la localización de vivienda, equipamientos, de servicios públicos y el desarrollo de proyectos que impulsen la generación de empleo para lo cual se propenderá por el mejoramiento de las condiciones de conectividad y accesibilidad entre los diferentes centros urbanos y el Distrito Capital (Decreto 190 2004, p.67)

Propuesta de Movilidad

(Imagen 27) Cargas y descargas del sector, este tipo de lugares se crean para tener un orden adecuado frente a una de las problemáticas principales del sector, que es la invasión del espacio público y, además es necesario para las fábricas de la zona.

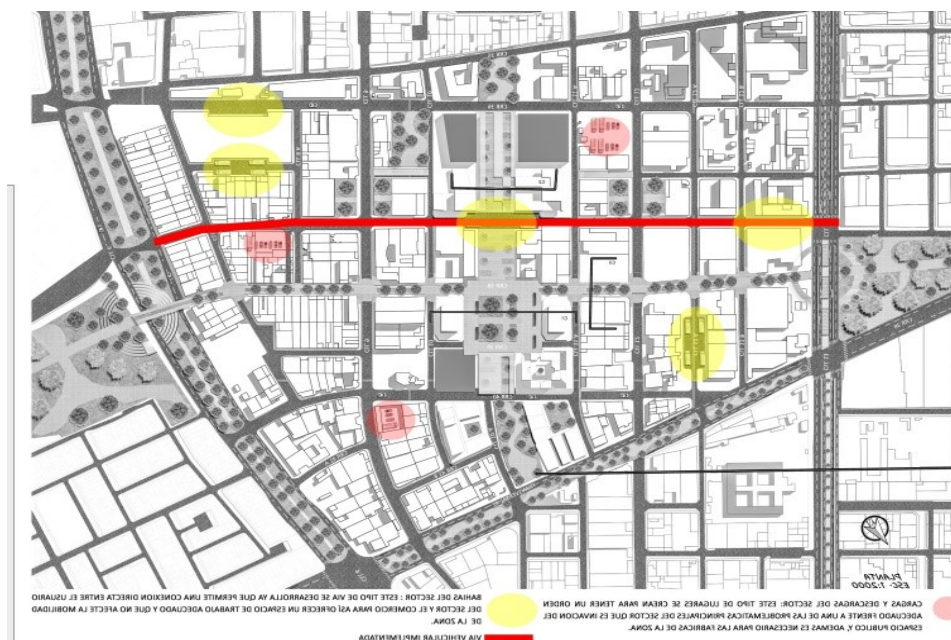


Figura 27: Propuesta de movilidad Fuente: Elaboración Grupal. Edición: Elaboración propia 2018 CC BY

Intervención ambiental

Se optimizarán los principales ejes de la intervención por la calle 6ta interconectando ejes peatonales entre la transversal 42, la carrera 37 la carrera 36. Se proponen sistemas de transportes alternativos como ciclo rutas y plazas ampliando los perfiles. De esta manera descongestionan las problemáticas existentes. Y de igual manera aumentar las zonas verdes del sector dando otra cara a lo que existe actualmente. Como se evidencia en la (imagen 28)

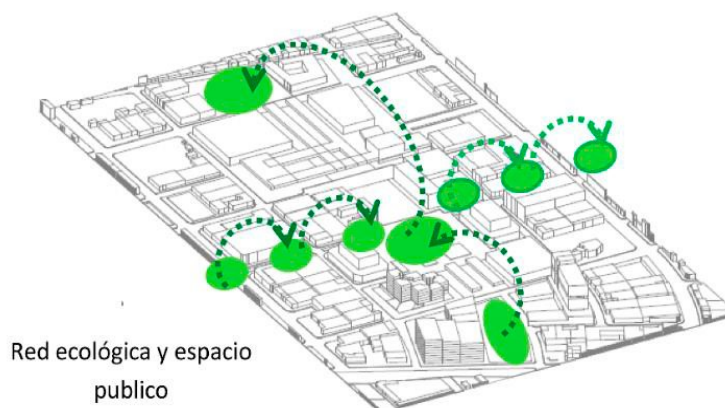


Figura 28: Conexiones Urbanas
Fuente: Elaboración Grupal. 2018 CC BY

Propuesta de usos

En la (imagen 29) se muestra las determinantes realizadas en la supermanzana de manera grupal y en las que se hacen evidentes los diferentes usos de la propuesta.

En este sentido, la distinción entre una producción social y una construcción social del espacio, aplicada específicamente al espacio urbano por Setha Low, puede resultar apropiada para los fines de este trabajo. La producción social del espacio correspondería a un enfoque materialista para definir la emergencia histórica y la formación político-económica del espacio urbano, y que por lo mismo incluye factores de diversa índole: sociales, económicos, ideológicos, y tecnológicos (Garcés H, 2006, p.7)

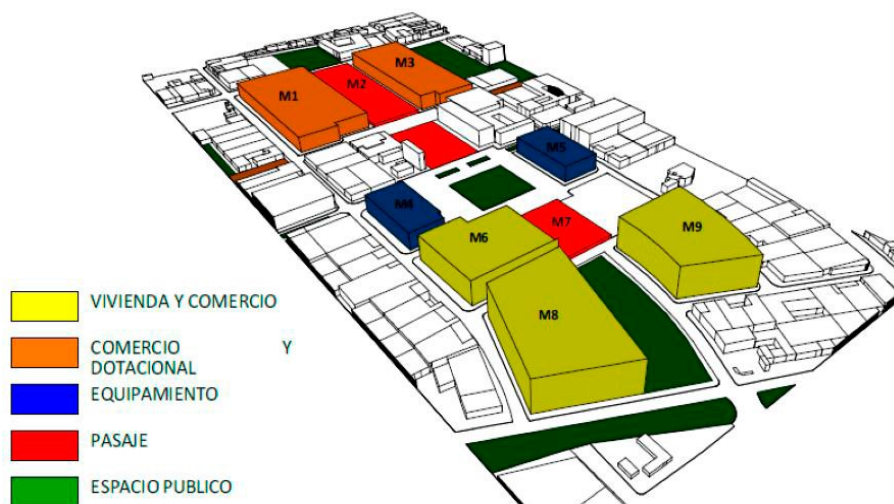


Figura 29: Usos propuestos

Fuente: Elaboración Grupal. 2018 CC BY

Implantación del proyecto.

De acuerdo a lo visto en la investigación realizada de la integración “*san Andresito de la 38*” antes mencionada se plantea como objeto arquitectónico la construcción de un pasaje comercial y cultural. Que estará ubicado en las carreras 36, 37ª con calle 11ª el cual contará con un sistema de comercio con el fin de romper con las ventas informales y establecer, puntos de comercio más

organizados de esta manera atender los problemas de espacio Público. Dicho eje contara con locales comerciales en la segunda planta. Sin invadir la planta libre que a su vez nos permitirá liberar espacio que puede ser mejor aprovechado con actividades alternas sin tener que invadir de manera abrupta la intervención que ha logrado liberar parte de la congestión que existía.

Estos espacios en la ciudad deben ser vistos como partes generadoras de nuevas soluciones, a la par que se convierten en lugares de creación por excelencia, ejemplo de transformación, de pensamiento, de ciclos de oportunidad para la investigación. Donde se pueda aplicar de lleno la teoría de las 4R: Reducir, Reusar, Reciclar y Recrear,”(Acosta Guacaneme Sandra y Bautista Sandra Carolina 2017, p.59)

(Figura 29) relación entre proyectos realizados por compañeros de 10 semestre izquierda centro de tecnología, derecha centro de estudios y en medio proyecto cultural comercial entre ellos se enmarca un eje que permite la permeabilidad entre proyectos como un solo lenguaje. (Imagen 30)

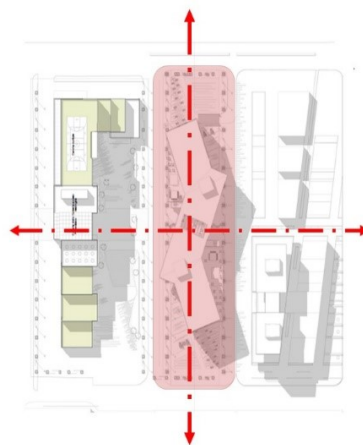


Figura 30: Localización de la intervención
Fuente: Elaboración propia. 2018 CC BY



en los pisos subsiguientes con uso comercial se proponen salas de exposiciones temporales y definitivas, en las que se expone la historia del sector ,rezagada por la ineficiencia en la utilización de zonas donde se generen espacios de comunidad y vida urbana aparte de ser un lugar comercial también será un espacio para la cultura, esto fomentara la visita de personas del lugar así como de otras zonas de la ciudad , bajo dichas circunstancias el proyecto llamara la atención tanto de personas del país como de los visitantes extranjeros como complemento al diseño la edificación contara con terrazas que permiten una sensación de libertad con restaurantes y espacios transitables configurando de manera adecuada la apropiación del espacio y el lugar que no contaba con actividades que le ordenaran.

Configuración urbana y arquitectónica

el concepto base del diseño está enfocado a integrar lo exterior con lo interior de forma que la planta de primer piso o planta publica se encuentre totalmente configurada en brindar al transeúnte posibilidades de permanencia y a su vez le invite a recorrer el proyecto.

Los espacios públicos y el circuito de estructuras de movilidad están directamente relacionados. Esto quiere decir que, si las vías fluyen, los espacios públicos son los elementos de pausa o permanencia, donde el ciudadano puede disfrutar de otras experiencias en el proceso de movilidad. (Diaz Myriam y Marroquín, 2016, p.129)

(Imagen 31) planta urbana y relación entre proyectos vecinos en la cual se puede apreciar la intervención y propuesta a nivel de espacio público, el cual contara con espacios de permanencias y recorridos para enriquecer el sector de más vida urbana.

Fig. 31



Figura 31: Planta de intervención urbana

Fuente: Elaboración propia. 2018 CC BY

De igual manera es importante mostrar la relación entre lo privado y lo público (figura 31) planta de cubiertas. Se comprende un poco más la relación del objeto arquitectónico junto a la implantación urbana y proyectos colindantes.

Si no hay actividad entre los edificios, el extremo inferior de la escala de contactos también desaparece. Las variadas formas de transición entre estar solo y estar acompañado han desaparecido. Las fronteras entre el aislamiento y el contacto se vuelven más nítidas: las personas están solas o bien con otras a un nivel relativamente exigente y riguroso. La vida entre los edificios ofrece la oportunidad de estar con otros de un modo relajado y cómodo,

podemos pasear de vez en cuando, tal vez dar un rodeo por una calle principal de camino a casa o detenernos en un banco acogedor cerca de un portal para estar un rato con personas. (Gehl, 2004, p25)

imagen 32 planta de cubiertas del proyecto en la que se entiende mas clara mente la implantación de los proyectos y la relación de los mismos con el espacio público.

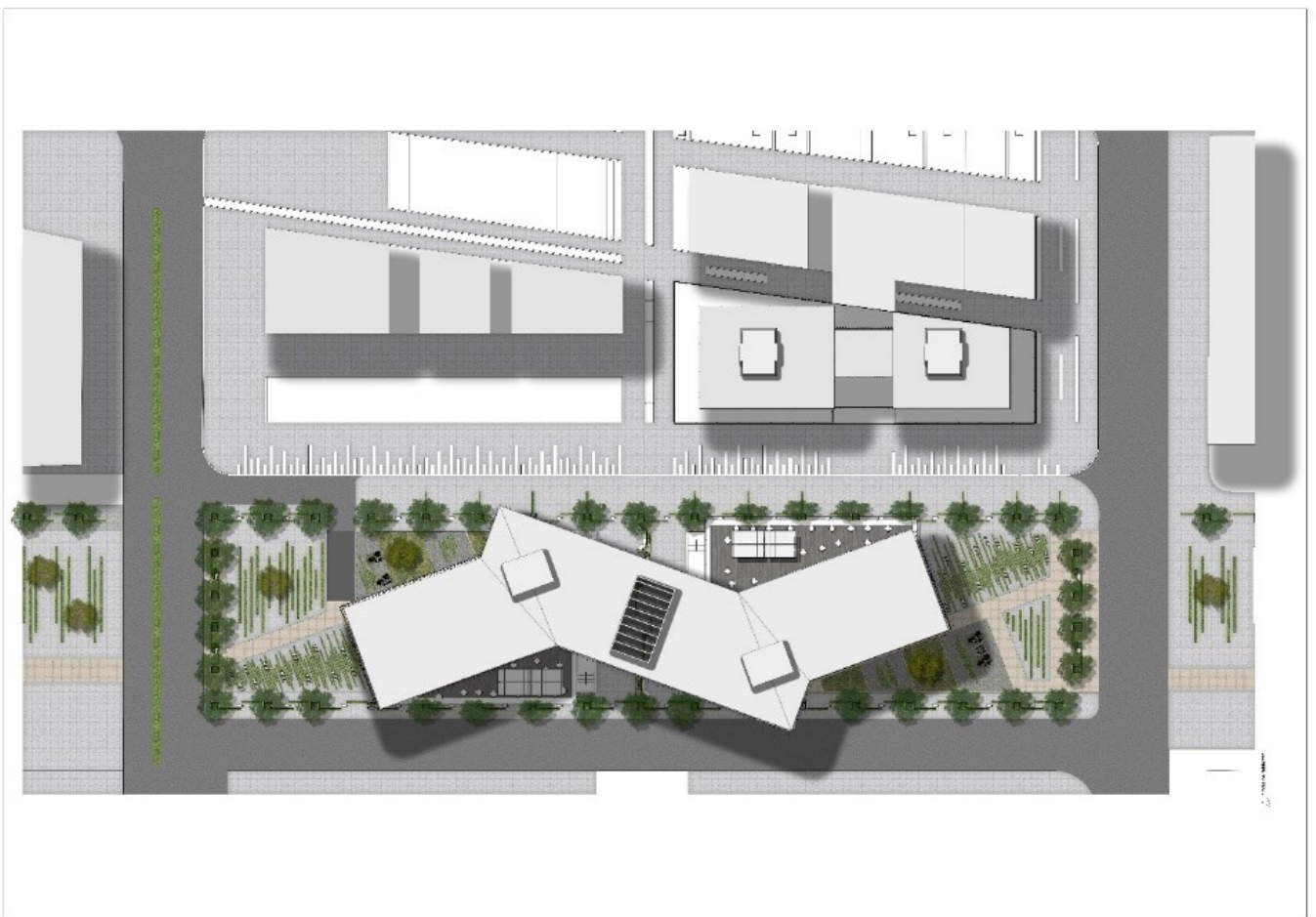


Figura 32: Planta de cubiertas

Fuente: Elaboración propia. 2018 CC BY

Sostenibilidad y materialidad

El pasaje comercial y cultural san Andresito de la 38 y recibe su nombre como aporte al lugar en el que se encuentra implantado ya que refiere un aporte simbólico que trascenderá con el tiempo como evolución a la historia de san Andresito. El proyecto se compone de 5 niveles en un volumen con diagonales, el primer nivel se compone por zonas comunes ingresos a la edificación. Segundo nivel espacios comerciales. tercero y cuarto nivel salas de exposiciones permanentes y temporales. Y el quinto nivel con un restaurante.

El paisaje atraviesa hoy una situación paradójica y crítica. El deterioro de conjuntos paisajísticos valiosos, la pérdida de tramas construidas del pasado y su sustitución por configuraciones repetidas y banales, sin integración en el espacio heredado, o la difusión en la publicidad y en los medios de comunicación de soberbios escenarios sin nombre y sin lugar, imágenes de consumo de una globalización des territorializada, coinciden con una demanda social creciente de paisajes de calidad y con la reivindicación cada vez más extendida del derecho a vivir en entornos paisajísticamente dignos. (Mata 2008, p.155)

según lo descrito por Mata el paisaje tiene una íntima relación con la materialidad y por ende la sostenibilidad. El pasaje comercial y cultural aparte de tener un aporte al espacio público cumple con espacios confortables para el usuario y permiten el correcto desarrollo de sus actividades, que garantizan a las personas seguridad y que cumplen los lineamientos de confort mínimos. En cuanto a la envolvente del edificio tiene dispuestos en todas sus 4 fachadas corta soles en tela tratada. Con el fin de reducir el uso de energía y poder minimizar las inclemencias del sol que los

rayos solares no tengan contacto directo con sus ocupantes en las horas más críticas, De esta manera con materiales de calidad que no requieren de energías alternas o que puedan generar daños a la naturaleza. Con esto se logra dar un aporte significativo en todo el proyecto. Y de calidad en los ámbitos económico social y cultural. En cuanto al aspecto estructural se tuvieron en cuenta todas y cada una de las exigencias de la NSR 10 con el fin de dar cumplimiento a las pautas básicas de sismo resistencia y correcta disposición en la ejecución de los materiales a utilizar en la realización de dicho proyecto.

La cimentación de la intervención es superficial dada que la cantidad de pisos no supera los 5 niveles. Con un sistema a porticado en concreto convencional lo que permite una fácil modulación de los espacios y una rápida circulación entre los espacios. Aparte de una estructura más compacta para la seguridad de los visitantes. (Imagen 33) sección transversal urbana del proyecto.



Figura 33: Sección transversal

Fuente: Elaboración propia. 2018 CC BY

Como punto de partida del ámbito tecnológico en cuanto a la parte constructiva afirman Neira y Bolaños:

A partir de las observaciones, análisis e interpretaciones recogidas a lo largo de la investigación se puede deducir que el diseño constructivo es un ejercicio mental propositivo, que surge del análisis e interpretación de las condiciones ambientales y culturales de un contexto específico. Se manifiesta de manera gráfica y escrita en términos técnicos apropiados que sustentan y garantizan la edificabilidad de un objeto arquitectónico y por extensión, de su medio espacial urbano. El diseño constructivo es una frase compuesta por dos palabras que analizadas por separado representan acciones diferentes, aunque guardan una estrecha relación, pero al unirlos generan una acepción particular conduciendo o insinuando un mismo evento o la misma situación. (Neira Contreras Manuel y Bolaños Palacios Javier, 2007, p. 82)

(Imagen 34) relación de conectividad entre proyectos ubicados en la misma línea de manzana



Figura 34: relación entre proyectos

Fuente: Elaboración propia. 2018 CC BY

Imagen 35 representación de la propuesta a un nivel mas realista en la que se puede apreciar el espacio público y relación con el objeto arquitectónico.



Figura 35: vista general del proyecto

Fuente: Elaboración propia. 2018 CC BY

Imagen 36 relación espacio público y propuesta de diseño arquitectónico en una vista longitudinal en la que se puede a su vez apreciar de manera mas clara la materialidad



Figura 36: representación longitudinal

Fuente: Elaboración propia. 2018 CC BY

En la imagen 37 se puede ver la relación directa entre proyectos que dan una sensación de espacios abiertos evitar lugares cerrados. y así transformarlo en espacios más dinámicos



Figura 37: representación vistas de proyectos

Fuente: Elaboración propia. 2018 CC BY



Imagen 38 vista interna de la sala de exposiciones en la que se mantendrá un archivo de la historia del lugar y será un atractivo turístico que invitará a visitar el lugar



Figura 38: vista de la galería del proyecto
Fuente: Elaboración propia. 2018 CC BY

imagen 39 vista de las terrazas del proyecto que estarán dotadas de mobiliario para las personas y tener la vista del proyecto en su magnitud



Figura 39: terrazas y materialidad Fuente:
Elaboración propia. 2018 CC BY

(Imagen 40) representación interna del proyecto, contara con escaleras eléctricas ascensores y escaleras que le brindaran más posibilidades a los visitantes. Espacios de comercio.



Figura 40: vista interna del proyecto Fuente:

Elaboración propia. 2018 CC BY

(Imagen 41) Programa arquitectónico del proyecto en el que se especifica el programa por cada uno de los niveles con los que contara. Y las distribuciones verticales de una manera esquemática

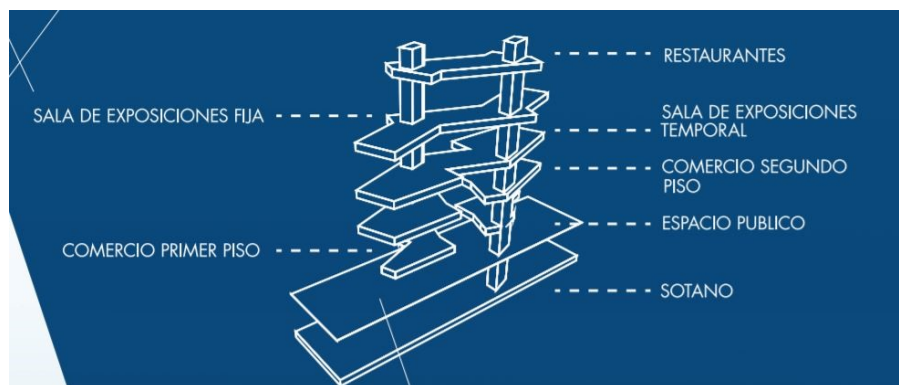


Figura 41: disposición del proyecto Fuente:

Elaboración propia. 2018 CC BY

Imagen 42 Representación de la estructura para este proyecto se utilizará un sistema convencional a porticado en concreto con cimentación superficial dado que no supera una altura considerable.



Figura 42: isométrico estructural del proyecto Fuente:

Elaboración propia. 2018 CC BY

Imagen 43 corte por fachada con especificaciones de materiales en la que se puede apreciar la tecnología en la que se basa el edificio en cuanto a su composición material. A su vez poder apreciar las relaciones entre altura por niveles.

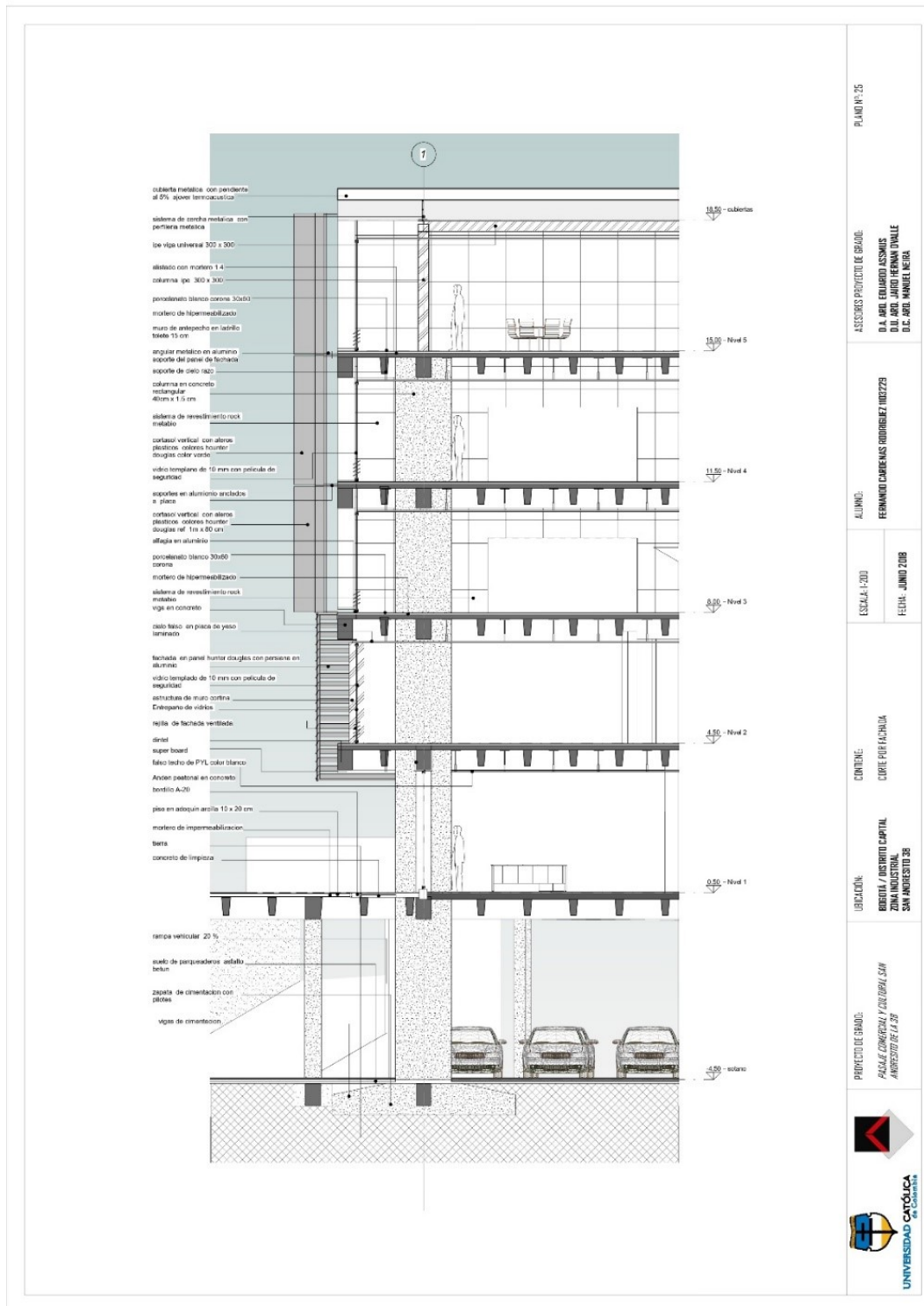


Figura 43: corte por fachada Fuente:
Elaboración propia. 2018 CC BY



Discusión

En la actualidad la ciudad de Bogotá está generando cambios por varios lugares que están en estado de abandono, marginalidad, lo que le da una nueva oportunidad a la capital de promover la revitalización de espacios que se están desaprovechando. Y que por temas sociales, culturales, económicos y políticos han generado problemáticas como las invasiones del espacio público llevando al lugar a un punto de decadencia. En el sector san Andresito ya se adelantan estudios para la renovación de dichas estructuras que están en abandono, en la que como profesionales de la materia es menester aplicar los conocimientos para combatir las problemáticas de el espacio publico que terminar por marginar y dañar la imagen de una metrópoli como Bogotá el P.E.P de la facultad de diseño de la universidad católica de Colomba hace hincapié a la responsabilidad del profesional en los procesos de participación en entornos reales:

La arquitectura tiene un proceso de enseñanza, aprendizaje basado en metodologías activas y participativas que vinculan al estudiante permanentemente con la realidad, integra el conocimiento a experiencias prácticas de diversos grados de complejidad, logrando una experiencia cercana a la que vera en su futuro trabajo profesional (P.E.P 2010, p.12)

Según lo expuesto por el programa de arquitectura P.E.P con el desarrollo de este proyecto se afianzan los conocimientos sobre los entornos reales, y como el pensamiento del profesional influirá en los resultados. El espacio público en la actualidad juega un papel importante en la sociedad ya que cada vez las ciudades son más pobladas y visitadas por personas de todas partes

del mundo y a su vez el papel que juega cada persona que se apropia del lugar y le da el sentido a la razón de permanecer en dichos espacios.

Desde diversas perspectivas se ha hablado del espacio público en sus aspectos antropológicos y sociológicos, situándolo como el centro de la vida ciudadana en donde las dinámicas urbanas tienen lugar. También se evidencia que las decisiones que sobre el espacio público se toman, con respecto a su origen y pervivencia, obedecen a voluntades políticas, visiones de ciudad y expectativas de transformación social que se revelan en los propósitos y las acciones específicas sobre el espacio. (Díaz Myriam y Marroquín Julio C 2016, p.129)

De la misma forma se afirma sobre el nuevo urbanismo:

Desde diversas perspectivas se ha hablado del espacio público en sus aspectos antropológicos y sociológicos, situándolo como el centro de la vida ciudadana en donde las dinámicas urbanas tienen lugar. También se evidencia que las decisiones que sobre el espacio público se toman, con respecto a su origen y pervivencia, obedecen a voluntades políticas, visiones de ciudad y expectativas de transformación social que se revelan en los propósitos y las acciones específicas sobre el espacio.

Desde diversas perspectivas se ha hablado del espacio público en sus aspectos antropológicos y sociológicos, situándolo como el centro de la vida ciudadana en donde las dinámicas urbanas tienen lugar. También se evidencia que las decisiones que sobre el espacio público se toman, con respecto a su origen y pervivencia, obedecen a voluntades



políticas, visiones de ciudad y expectativas de transformación social que se revelan en los propósitos y las acciones específicas sobre el espacio. (Carrión, 2010, p.13)

Mas adelante el mismo Carrión expresa sobre como el ámbito socioeconómico influye:

Se vive a escala planetaria un proceso de globalización de la economía, la política y la cultura que tiene como contrapartida la localización de sus efectos en lugares estratégicos: las ciudades (Sassen, 1999). Es decir que la globalización no es un fenómeno externo sino parte constitutivo de lo local, ya que el uno existe en la relación con el otro. En otras palabras, estamos asistiendo a un proceso de globalización (Robertson, 1992) que, para el caso que nos ocupa, produce tres efectos significativos: primero, reduce la distancia de los territorios distantes, con lo cual los conceptos principales del desarrollo urbano se modifican –accesibilidad, centralidad, velocidad–, segundo, acelera y multiplica la historia en espacios distintos y distantes, y tercero, el espacio principal de socialización queda circunscrito al ámbito de las nuevas tecnologías de la comunicación. (Carrión, 2010, p.13 y 14)

Según lo anterior podemos ver que aparte del ámbito socioeconómico también juega un papel importante la globalización que enfrentamos en la actualidad la necesidad de generar espacios simbólicos que mantengan la historia de un lugar que está ligado a cambios con el paso del tiempo. Es una responsabilidad que tenemos como profesionales dar un sentido de apropiación a los nuevos cambios que se puedan dar en nuestras ciudades para mejorar la calidad de vida de las personas.



Conclusiones

Desde cada uno de los campos de la profesión como el diseño arquitectónico, constructivo y urbano el pasaje comercial y cultural logra la inclusión social con la integración de las actividades de las que carecía el lugar, logrando la desaparición de la informalidad, fomentando el correcto uso del espacio público. A su vez la importancia de una correcta intervención responsable en la parte técnica, teniendo en cuenta las estrategias de energías renovables aspectos bioclimáticos con responsabilidad al medio ambiente que brindaran el confort a las diferentes actividades que se lleven a cabo en el sector.

Formar arquitectos, como personas capaces de abordar problemas propios de su área de desempeño en el marco de la realidad social y cultural, investigar sobre estos problemas y reflexionar desde la persona sobre el área disciplinar, explorar acerca de la didáctica y proyectarse a la sociedad desde su identidad. Todo ello para contribuir a mejorar la calidad de vida de la población. La misión la hace realidad la comunidad educativa de la cual participan profesionales de diversas disciplinas inspiradas en valores como la identidad (P.E.P 2010, p.12)

Del proyecto de renovación urbana *“integración san Andresito de la 38”* se partió de una problemática de un sector en decadencia. Y se propone mejorar dicho lugar por medio de brindar mejores cualidades de conectividad sostenibilidad e integración para las personas que permanecen en el sector, de igual forma mejorar la articulación de una ciudad cambiante promoviendo a su vez un mejor desarrollo económico lo que permite tener una transformación tanto en diseño como en ámbitos de aspecto político social cultural y el mejoramiento en la calidad de vida.

Los cambios del lugar promueven que se generen escenarios para la inclusión social que son de ámbito público y privado en la que dicha transformación mejora las condiciones actuales de vida promoviendo el deporte la recreación. Esto mejora la seguridad y las problemáticas de la mala utilización del espacio. Invitando a que el usuario tenga un respeto por su entorno. Cuidando los nuevos espacios que se le brindan a la ciudad. A su vez se pretende mejorar la integración de los usos del sector. Por medio de la reutilización de las infraestructuras existentes que están en abandono. Liberar espacio que puede ser mejorado con zonas verdes parques que le den un mejoramiento tanto ambiental como visual a san Andresito. De esta manera ir transformando la ciudad en un componente de sostenibilidad. Para esta propuesta se siguieron los lineamientos desde el P.E.P (Proyecto educativo del programa de Arquitectura) lo que dio una pauta más clara para poder abordar todas y cada una de las problemáticas de la ciudad. Abordando los aspectos sociales, culturales, y económicos. A su vez cada una de estas cosas permitió el fortalecimiento de los conocimientos y las habilidades de una manera más analítica.

La propuesta (*Integración 38*) nos permitió abordar los problemas de espacio público de una manera más profunda, sin embargo, existen normativas que limitan el desarrollo que se propone en la renovación, pero que se deja como evidencia de un cambio importante que es menester tener en cuenta en la transformación de una ciudad más sostenible y seguir el ejemplo de otras metrópolis.

REFERENCIAS

Acosta y Bautista (2017) “Comunidades resilientes: tres direcciones integradas.”

Acosta-Guacaneme, S. y Bautista-Bautista, C. (2017). Comunidades resilientes: tres direcciones integradas. Revista de Arquitectura, 19(2), 54-67. RevArq.2017.19.2.997

Adler Verónica (2017) “8 temas que deben cuidar las ciudades para mejorar su calidad de vida” blogs del BID recuperado de: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/8-temas-que-deben-cuidar-las-ciudades-para-mejorar-su-calidad-de-vida/>

Alcaldía mayor de Bogotá (2012) “historia del poblamiento de puente Aranda”

Tomado de “Diagnósticos Locales con Participación Social” de la Secretaría de Salud del Distrito, facilitado por el Archivo Distrital

Arellano M (2018) “Arquitectura social, incluyente y participativa: Biblioteca Colonia Infonavit Cuauhtémoc / Proyecto Reacciona” 28 mar 2018. ArchDaily México. Accedido el 14 Abr 2019. <<https://www.archdaily.mx/mx/891540/arquitectura-social-incluyente-y-participativa-rehabilitacion-de-biblioteca-municipal-proyecto-reacciona>> ISSN 0719-8914.



Artículo (sin fecha) “*cartilla principios del espacio público artículo 362*” organización de estados iberoamericanos para la educación la ciencia y la cultura fundación nexos municipales.

Borja J y Muxi Z. (2003) “*el espacio público ciudad y ciudadanía*” Barcelona electa **ISBN:** 84-8156-343-9 84-7794-904-2

Borja J (1998) Revista *del CLAD “reforma y democracia”* N.12 Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo [Caracas, Venezuela], CLAD 1994-1997(1998 n.10)-

Bravo J. M. (2012). Renovación urbana. El mundo.com [online]. Recuperado de:

http://historico.elmundo.com/portal/opinion/columnistas/renovacion_urbana.php#.W0doItIzYdU

Briceño-Ávila, M. (2018). “*Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana* Revista de Arquitectura” (Bogotá), 20(2), 10-19. doi: [http:// dx.doi.org/10.14718/RevArq.2018.20.2.1562](http://dx.doi.org/10.14718/RevArq.2018.20.2.1562)

Cardeno Mejía Bogotá (2007) *“Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad los mártires)”* Bogotá Impreso y hecho en Colombia Primera edición: octubre de 2007 ISBN: 978-958-8321-19-6

Carrión M (2010) *“Espacio público: punto de partida para la alteridad”*

Edit on line octubre 2016 1 director de FLACSO-Ecuador, Editoralista del diario Hoy

(fcarrion@flacso.org.ec) recuperado de:

<http://www.arquitecturatropical.org/EDITORIAL/documents/CARRION%20ESPACIO%20PUBLICO.pdf>

Carbonell Higuera, Carlos Martín (2011). *“El reordenamiento del espacio urbano en el sector de San Victorino y Santa Inés (Bogotá) en relación con las dinámicas de informalidad y marginalidad (1948-2010). Territorios 24, pp. 131-163.*

Cerón jhon. (2018) redacción Periódico el Tiempo *“movilidad y contaminación, discusión en el futuro de la calle 13 p 1”*

Clásicos de arquitectura: (2015) *“unite d habitation le Corbusier”* publicación online Recuperado de: <https://www.archdaily.co/co/771341/clasicos-de-arquitectura-unite-dhabitation-le-corbusier>



Diario el cauca (2019) “*conozca las localidades de Bogotá con peores y mejores andenes para caminar*” Recuperado de: <http://diariodelcauca.com.co/noticias/bogota/conozca-las-localidades-de-bogota-con-mejores-y-peores-anden-502092>

Díaz y Marroquín (2016) “*las relaciones entre la movilidad y el espacio público*” Díaz-Osorio, M. S. & Marroquín, J. C. (2016). Las relaciones entre la movilidad urbana y el espacio público. Transmilenio en Bogotá. Revista de Arquitectura, 18(1), 126-139. doi: 10.14718/RevArq.2016.18.1.11

Departamento nacional de planeación, (2012) Documento CONPES 3718 Consejo nacional de política Económica y social Republica de Colombia Recuperado de: http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Gestion_urbana/espacio_publico/CONPES_3718_de_2012_-_Pol%C3%ADtica_Nacional_de_Espacio_P%C3%BAblico.pdf

Flórez Millán, L. A., Ovalle Garay, J. H. y Forero La Rotta, L. A. (2014). “*Traducción del diseño concurrente al proyecto de arquitectura. Revista de Arquitectura*”, 16, 77-85. doi: 10.14718/RevArq.2014.16.9

Garcés H (2006) “*Configuraciones espaciales de lo inmigrante: usos y apropiaciones de la ciudad*” Programa Migración y Multiculturalidad (PMM). Universidad Autónoma de Madrid.

García S (2015)” *Espacio público y comercio en la ciudad contemporánea*” Recibido: 13 de abril de 2015. Aprobado: 30 de julio de 2015. Modificado: 10 de agosto de 2015 DOI: <http://dx.doi.org/10.18389/dearq17.2015.02>

Recuperado de: <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq17.2015.02>

Gehl Jan (2004) “*la humanización del espacio urbano* “esta edición: Editorial Reverte S.A Barcelona 2006.

Markthal Rotterdam / MVRDV” [Markthal Rotterdam / MVRDV] 09 oct 2014. ArchDaily Colombia. Accedido el 16 Abr 2019. <<https://www.archdaily.co/co/734117/markthal-rotterdam-slash-mvrdv>> ISSN 0719-8914

Mata R (2008) “*el paisaje, patrimonio y recurso para el desarrollo territorial sostenible. conocimiento y acción pública*” ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura CLXXXIV 729 enero-



febrero (2008) 155-172 ISSN: 0210-1963 Departamento de Geografía Universidad Autónoma de Madrid Recuperado de: <http://arbor.revistas.csic.es/index.php/arbor/article/view/168/168>

Moral Ruiz (2012) “*los pasajes comerciales de Madrid en el siglo XIX*”

recuperado de: <http://fronterad.com/?q=pasajes-comerciales-madrid-en-siglo-xix>

Neira M.E Bolaños J. (2007) “*Estado del arte de diseño constructivo “Revista arquitectura*

Recuperado de:

https://editorial.ucatolica.edu.co/ojsucatolica/revistas_ucatolica/index.php/RevArq/article/view/800/830

Oviedo Enrique (2000) “*participación ciudadana y espacio público*” © De esta edición y maqueta: Ediciones SUR, noviembre 2000 J. M. Infante 85, Providencia, Santiago de Chile

Recuperado de:

https://scholar.google.com/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=necesidad+de+mejorar+el+espacio+publico&btnG=

Paramo P (2013) “*libro historia social situada en el espacio público de Bogotá desde su fundación hasta el siglo xix.*” © Universidad Pedagógica Nacional



ISBN primera edición: 978-958-8226-78-3 ISBN segunda edición: 978-958-8650-52-4 Primera edición, 2006 Segunda edición, 2013 Recuperado de:
<http://repositorio.pedagogica.edu.co/handle/20.500.12209/7831>

Programa de Arquitectura. (2010). *Proyecto educativo del programa de Arquitectura (PEP)*. Bogotá D.C, Colombia: Universidad Católica de Colombia, Facultad de Diseño.

Redacción el Tiempo (2011) “*un paseo por los pasajes comerciales*” p1

Revista mx city guía insider (2017) “*Increíbles proyectos de recuperación de espacios públicos en Iztapalapa*” recuperado de: <https://mxcity.mx/2016/10/recuperacion-de-espacios-publicos-en-iztapalapa/>

Téjela y Ortiz (2015) “*restauración y rehabilitación fundamentos de la rehabilitación*” edita C/Rivas 25 tornapunta ediciones 28052 Madrid recuperado de:
https://www.construmatica.com/construpedia/Restauraci%C3%B3n_y_Rehabilitaci%C3%B3n_Fundamentos_de_la_Rehabilitaci%C3%B3n:_Resumen



Anexos

1. Matriz de diagnostico

1.1 diagnostico grupal de integración 38

2. Paneles urbano y constructivo pasaje comercial y cultural san Andresito de la 38

2.1 Panel urbano

2.2 Panel arquitectónico y constructivo

3. Planos urbanos

PU 1, PU 2, SU 3

4. Planos arquitectónicos

P1, P2, P3, P4, P5


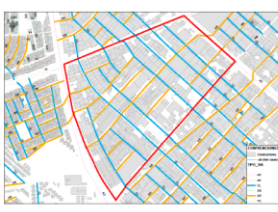


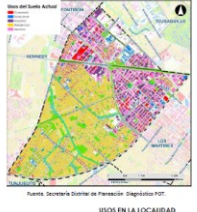

P cubiertas

Secciones

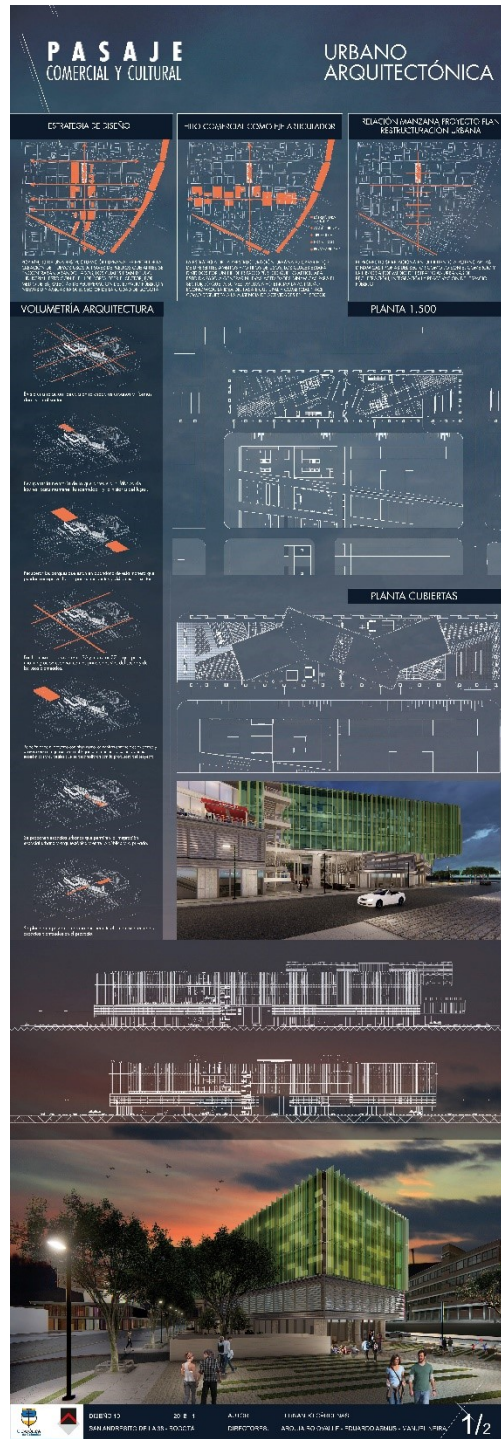
fachadas

Cortes por fachadas

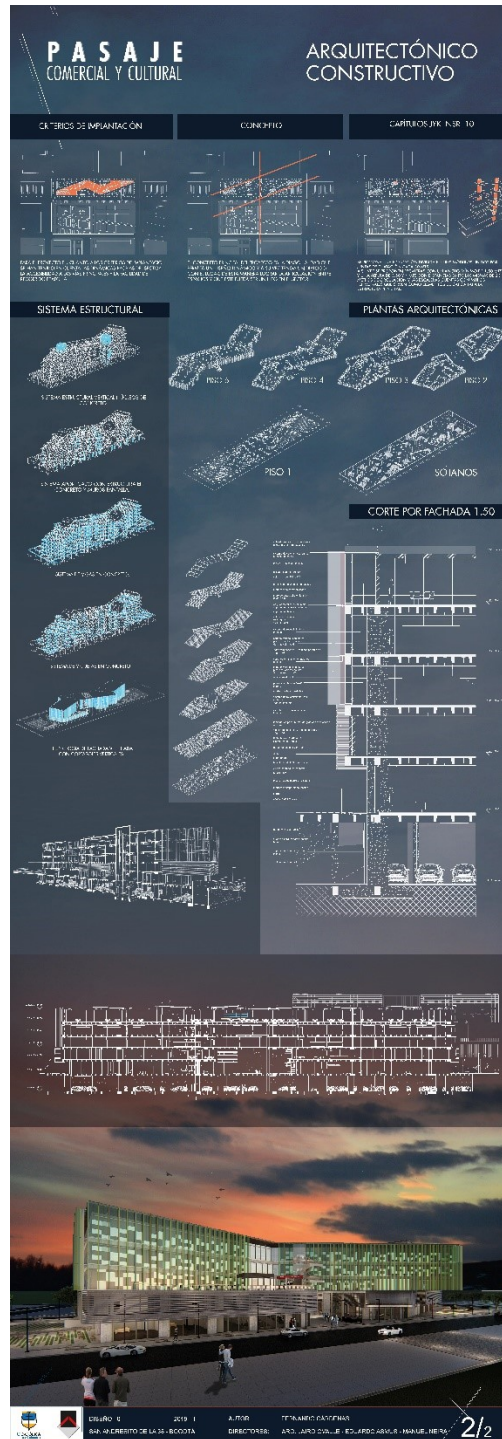
Matriz de Diagnostico

Integración 38 1/3				
MATRÍZ DIAGNOSTICO				
TEMA	ESCALA ZONAL	CONCLUSIÓN	ESCALA LOCAL	CONCLUSIÓN
1. Movilidad	 <p>La zona industrial recibe la mayor parte de camiones de la ciudad, tomando como eje regional la Av. Centenario (Calle 13). Esto genera congestiones, contaminación y disminuye la vida útil de las vías del sector.</p> <p>Gracias a su localización central, la Localidad de Puente Aranda cuenta con muy buenas condiciones de accesibilidad al Transmilenio. Un ejemplo es la Avenida de las Américas.</p> <p>La red de ciclorutas conecta a la Localidad con el centro histórico y el norte por medio de las Av. Centenario (Calle 13) y NQS (Cra 30). También hay ciclorutas paralelas a los Canales Fucha y Río Seco.</p> <p>CARRERES VIALES (Sección) Carreteras: 335,7 km (74,4%) Paseos: 64,1 km (14,2%) Biciclorutas: 63,3 km (17,4%) Total: 463,1 km (100%)</p> <p>CICLOMOTAS Biciclistas: 13,2 Km</p>	<p>Sólo el 18% de los viajes diarios se da en TRANSPORTE PRIVADO.</p> <p>En los últimos 8 años, LA FLOTA DE AUTOMÓVILES CRECIÓ CERCA DEL 70%. Sin embargo, es aún más preocupante el crecimiento de las motocicletas en la ciudad.</p> <p>617 mil viajes diarios en Puente Aranda</p> <p>Debido al incremento del uso del vehículo y las motocicletas, se busca que la zona tenga un circuito vehicular restringido con el fin de evitar el alto tráfico, también potenciar el eje de la carrera 38 con circulaciones peatonales que permitan fácil acceso a los diferentes proyectos propuestos.</p>		<p>Según el diagnóstico, el sector carece de estructuras de conexión vial y movilidad, para esto se debe generar un sistema de transporte multimodal que mejore el tráfico en la zona aumentando la frecuencia de rutas de transporte público reduciendo el tiempo de desplazamiento de las personas y buscar un sistema de transporte alternativo como el uso de bicicletas, bicicletas y hasta el mismo peatonal para este último creando zonas que favorezcan estos recorridos.</p>
2. Espacio Público	 <p>Desde su origen, la Localidad cuenta con tres grandes ejes ambientales: San Francisco (Canal de Comuneros), Río Fucha, Seco y Albina. Hoy son canales de aguas lluvias.</p> <p>La mayoría de los parques están en buen estado, pero necesitan de mejoras, como los parques de El Jazmín, Santa Ageda, La Alquería, Villa Sonía, Torremolinos, El Tejar, etc.</p> <p>ÁREA ANUAL CONTRIBUIDA Residencial: 38,68% Industrial: 12,70% Dotación: 6,16% Comercio: 7,16% Servicio: 21,44% Otros: 10,06%</p>	<p>4,4 m² de espacio público por habitante</p> <p>10 m² de espacio público por habitante</p> <p>3% de espacio público por habitante</p> <p>62,1% de espacio público por habitante</p> <p>9,5% de espacio público por habitante</p> <p>19,2% de espacio público por habitante</p> <p>6,2% de espacio público por habitante</p> <p>El sector tiene un alto déficit de espacio público, por lo cual se busca complementar la red de parques en la ciudad buscando como potencial las circulaciones en el sector, lotes vacíos, zonas en abandono y la generación de ejes verdes para mejorar el espacio público existente.</p>		<p>Se propone liberar el índice de ocupación de los predios y potenciar espacio público creando proyectos público-privados que favorezcan e incrementen el espacio público a través de alamedas, recorridos, zonas verdes o terrazas verdes.</p> <p>Se proponen usos de parqueadero con el fin de liberar el espacio que ocupan actualmente los vehículos, así mismo se restringe el uso vehicular en la zona con el fin de mejorar el espacio público efectivo por habitante.</p> <p>En nuestra propuesta la parte fundamental es la creación del espacio público y zonas verdes, esto con la ayuda de los perfiles viales tan amplios del sector para ayudar a descongestionar vehicularmente los sectores, en estado crítico de espacio público por inversión en andenes y vías, por eso estamos creando plazas y placietas para el uso peatonal y reubicación estratégica de comercio automotriz.</p>
5. Usos	 <p>La INDUSTRIA DE GRAN IMPACTO ha disminuido en un 5% en 10 años.</p> <p>Bogotá cuenta tanto con empresas de alta tecnología y productividad como con empresas pequeñas y micro (96%).</p> <p>El 43% del empleo de Bogotá es INFORMAL.</p> <p>La INFORMALIDAD tiende a dispersarse cada vez más hacia las áreas del sur y occidente de la ciudad.</p> <p>USOS EN LA LOCALIDAD Residencial: 38,68% Industrial: 12,70% Dotación: 6,16% Comercio: 7,16% Servicio: 21,44% Otros: 10,06%</p>	<p>PARTICIPACIÓN DE LA INDUSTRIA EN EL PIB DE BOGOTÁ</p> <p>Se evidencia en estos datos el traslado de la Zona Industrial fuera del perímetro urbano. Otro evidencia es la mezcla de usos de bajo impacto con usos de alto impacto (bares, discotecas, zonas de alto impacto).</p> <p>El plan es crear una red general de equipamientos en la localidad para complementar y potenciar la zona comercial con usos de servicios y vivienda (Comercio-Vivienda).</p>		<p>Los equipamientos que encontramos de acuerdo al tipo fuer:</p> <p>Educación: 29% Administración: 29% Seguridad y defensa: 29% Bienes y servicios: 8%</p> <p>La UPT 189 tiene rango de conectividad por la vía pública para mejorar la dinámica del sector y buscar que haya más población permanente.</p> <p>Se propone potenciar los usos de Comercio en el sector, implementar usos de Vivienda en la zona con el fin de mejorar la dinámica del sector y buscar que haya más población permanente.</p> <p>Implementar centros de formación técnica y tecnológica para potenciar la actividad productiva de los sectores que antes eran industriales y ahora son comerciales.</p> <p>Crear una red de equipamientos con el fin de superar los déficit en la zona.</p> <p>Crear equipamientos de ocio para atraer diferentes tipos de población.</p>

Panel urbano



Panel arquitectónico

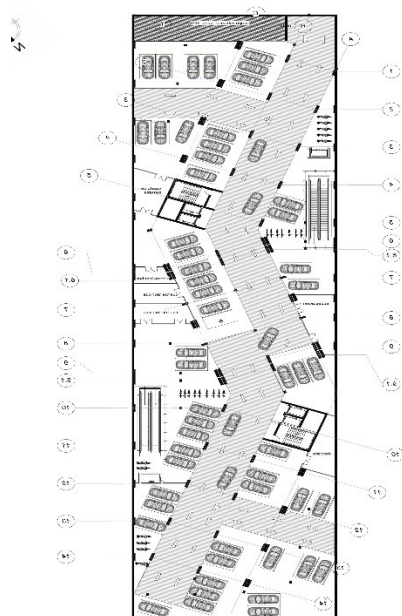




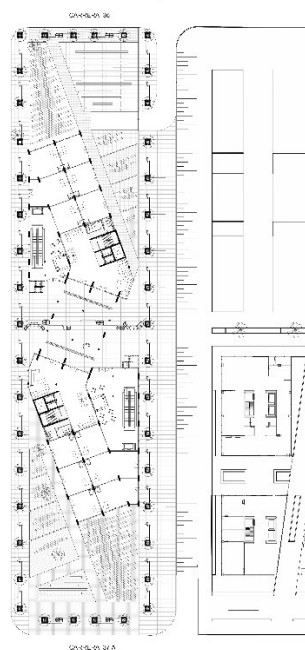
Planta urbana y de cubiertas

0.00

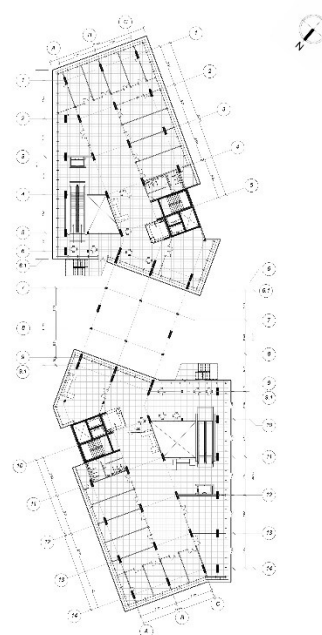




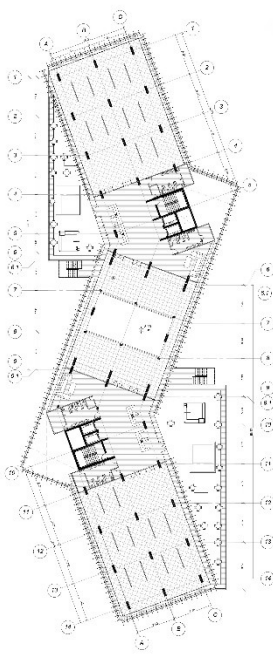
Planta sótanos



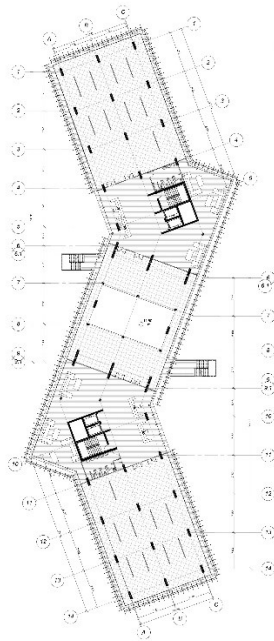
planta piso 1



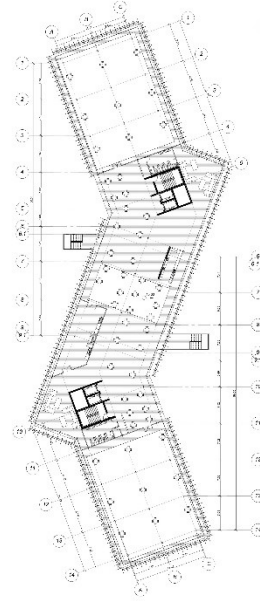
planta piso 2



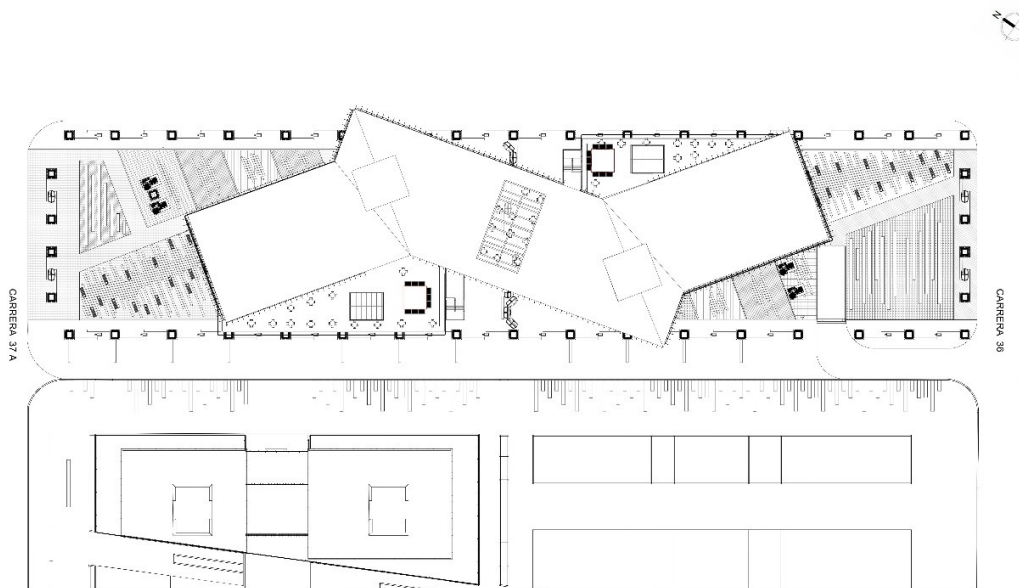
Planta piso 3



planta piso 4



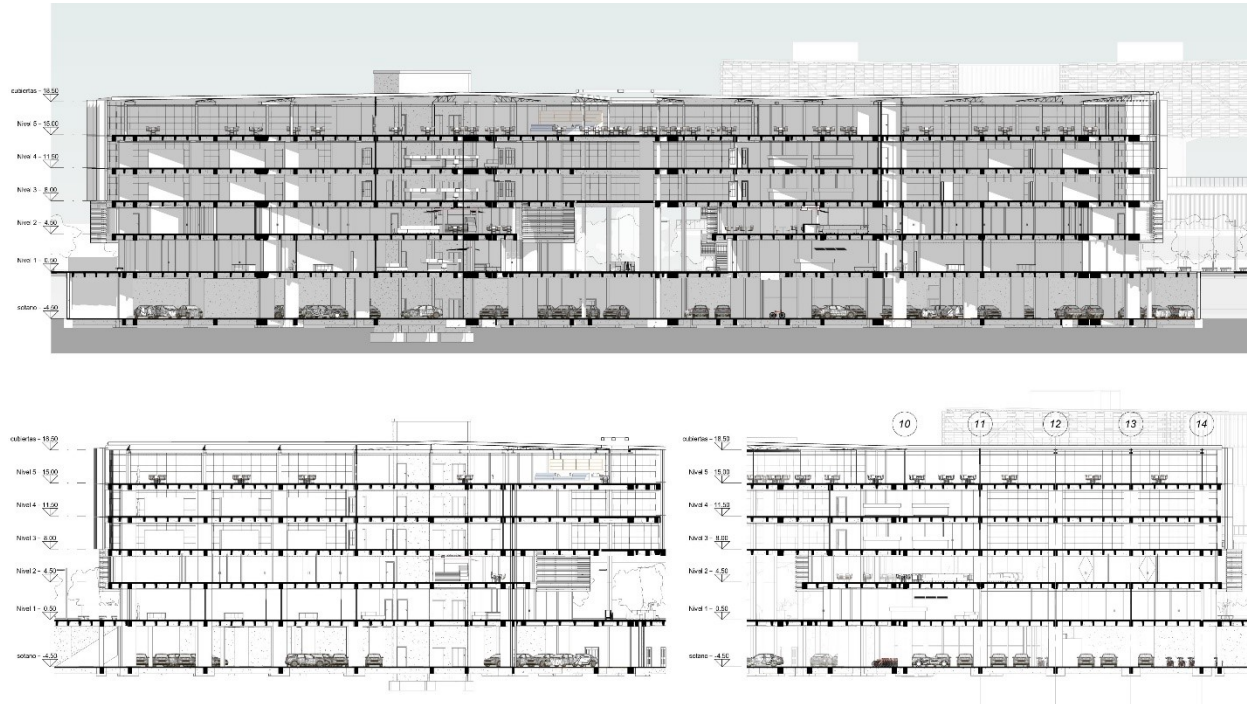
planta piso 5



Planta de cubiertas



Cortes arquitectónicos



Fachadas



Cortes por fachada

